PAOLO COSTA

Chi ti credi di essere,

Il BINDA?

Le avventure, i segreti, i diari, le foto inedite di uno dei più grandi campioni e tecnici del ciclismo

Prefazione di Mario Fossati
Il parere di Alfredo Martini sul ciclismo di ieri e di oggi

Il titolo *"Chi ti credi di essere, il Binda?"* è tratto da un aneddoto raccontato qui.
In copertina: Binda alla Milano-Sanremo sui Piani d'Invrea
Si ringrazia in modo particolare Lauretta Binda per la preziosa ed insostituibile collaborazione.
via Pietro Micca 23 - 21100 Varese telefono (0332) 320.100 - fax (0332) 313.333

PAOLO COSTA
Chi ti credi di essere,
il BINDA?
Le avventure, i segreti, i diari, le foto inedite di uno dei più grandi campioni e tecnici del ciclismo
Prefazione di Mario Fossati
Il parere di Alfredo Martini sul ciclismo di ieri e di oggi
parole & colori edizioni

VISIT…

Indice

Prefazione di Mario Fossati 5

In viaggio con Alfredo Introduzione dell'autore 7

Prima Parte 8

Il Campionissimo 8

Qui comincia l'avventura (1902 - 1924) 10
Il paesello chiamato "Sti" 10
La prima bicicletta 12
Sulla Costa Azzurra a fare lo stuccatore 12
Al debutto viene squalificato 14
Aspetta, aspetta! 16
Il pulcino ha battuto le aquile 17
Ritorna in Italia, attirato da un premio di 500 lire 20

Dominatore Assoluto (1925 - 1927) 23
L'ultima fuga 23
Conquista il Giro d'Italia suonando la tromba 23
La sfortuna contro i due grandi 28
Entra nella leggenda grazie a... 28 uova 29
Una scommessa impossibile 30
Il primo Campione del Mondo 31
Insoliti affari 32
Magia delle Sei Giorni 33

"Le mie vittorie e le mie sconfitte" (1928 – 1930) 37
Girardengo risorge 37
I due galli scelgono la via dell'albergo 39
Accusato di ingordigia 40
Maledetta bottiglietta 43
Pagato per non correre 44
Il Tour, un appuntamento mancato 45
Ancora in maglia iridata 47
La corsa stregata 48
Guerra insidia il trono 49
Gli alfieri del cittigliese 50
La società "Alfredo Binda" di Varese 51

Gli ultimi trionfi (1931 – 1936) 54
Mille lire al mese 54
Copenaghen amara, riscatto al Lombardia 57
Segretario di sé stesso 58
L'apoteosi romana 58
La quinta vittoria al Giro 60
Gli allenamenti nel varesotto e nel comasco 62
Due anni alla ricerca di sé stesso 62
Non trova più la pedalata 64

Il più grande (ragionamenti dettati dalla passione ciclistica) 67
Primati ineguagliabili 67
Tre capostipiti: Binda, Coppi e Merckx 68
Non riesco a fare l'attore" 69
L'esteta che attirò il tifo delle donne 71
Era uno che rovinava tutto 72
Il grande antipatico 73
Vittima del suo stile 74
Il cuore e la volontà 75
Unico, unico, unico 75

Tutte le vittorie **77**
1921 77
1922 77
1923 78
1924 78
1925 80
1926 80
1927 81
1928 83
1929 83
1930 84
1931 85
1932 85
1933 85

Seconda Parte ***87***

Il Commissario Tecnico ***87***

Attenti a quei due (1948 – 1952) **89**
Dolce Francia 89
Il pio e la rivoluzione 90
Alfredo e Gino 92
Crisi, polemiche e vittorie 93
Il discorso della montagna 99
Gianni Brera: un ritratto di Alfredo Binda 99
Il terzo tra i grandi: Fiorenzo Magni 100
Nel ’51 Koblet era troppo forte 101
Coppi non ha rivali 103
Alfredo e Fausto 107
Binda, il Tour de France e i grandi inviati 110

L’Iride di Coppi e Baldini, il giallo di Nencini (1953 – 1961) **114**
Le aquile non scendono sulle aie 114
Da Lugano a Reims: capolavori di tattica e forza 115
Alla ricerca di un leader 117
Finalmente l’impresa del caro Gastone 118
Dirigente sportivo 121

Terza parte ***123***

L’Uomo ***123***

Serenità e modestia **125**
Incontriamolo a casa 125
Un passo indietro... 128
L’amore, le amicizie 129
Il giovanotto 131
Sentimenti e memorie 132
In politica costretto... al secondo posto 133
Lavorare in silenzio 134

Quarta parte ***135***

Il Maestro di Sport ***135***

I suoi segreti **137**
Lo stile in sella e nella vita 137
Consigli per chi ama la bicicletta 138
Conoscere sé stessi 139
La stagione invernale 139
L’allenamento 140
L’alimentazione 141
La bicicletta 142

Le pedivelle 143
Le gomme 144
Il cambio di velocità 144
La posizione in macchina 144
La sella 145
Prima della corsa 145
Durante la corsa 146
Fughe e inseguimenti 147
Arrivi e volata 147
Forature o incidenti 148
Defaillance (cotte) 148
Droghe ed eccitanti 148
Ciclismo femminile 150

Il ciclismo di ieri e di oggi. Colloquio con Alfredo Martini 151
Le rinunce 151
La preparazione atletica 152
Ciclismo anni ‘30 e ciclismo anni ‘90 153
Il direttore sportivo 153

Nota bibliografica 154

Prefazione

di Mario Fossati [1]

Una biografia di Alfredo Binda, nel 1995, di un campione degli anni trenta, significa che la memoria non si appanna, non si sbriciola. Quante volte quando la corsa sonnecchiava e il paesaggio non bastava a soccorrerla mi afferrava il dubbio di avere consumato troppi anni al seguito dei giri e dei tour. Anche oggi, nelle ore in cui il ciclismo attraversa lo schermo del televisore di casa, un'ombra d'uggia mi invade. Ho smesso il mio lavoro di *suiveur* e sopprimo il tempo e lo sospingo lontano da me stesso: e giustifico quegli anni rifacendomi a quei personaggi che ho conosciuto, con cui ho misurato il passo. Binda, Girardengo, Belloni, Guerra, Coppi, Koblet, Kübler, Harris, Bobet, Magni, Maspes, Anquetil, Merckx, Van Steenbergen, Gimondi, Moser. Binda soprattutto.

La sua storia agonistica è risaputa. Cinque giri d'Italia, tre campionati del mondo. Un'iscrizione al giro cortesemente respinta dagli organizzatori (sic!) per manifesta superiorità. Un tour (che avrebbe vinto) abbandonato per pura sciccheria: *pedalare* gli era venuto a noia eccetera eccetera. La sua silhouette era inconfondibile: fate conto un gentleman bene assiso sul sellino, che devia dalla sua linea di corsa per schivare sassi, selci e sterpi. Passista grande e arrampicatore da levare il fiato. Sulle strade del primo novecento, fatiche da sconciare un mulo. Binda è un purosangue infilato fra le stanghe di un carretto, che la polvere appena vela e che il fango non impastoia. Un campione moderno nato molti anni fa, che trascorre l'inverno nell'America del charleston e della prima gomma da masticare, impegnato nelle sei giorni al Madison di New York ed a Chicago.

Un giorno, in Toscana, nel corso di un simposio affollato e tumultuante, bene lavorato dal vino, Eberardo Pavesi, che ha soppesato miliardi di pedalate, fino all'epoca di Coppi, Bartali, Magni e ancora più giù, che ha conosciuto Merckx, richiesto d'una precisa opinione, di una valutazione decisa dei *giganti della strada* si laverà le mani, dichiarando che i confronti fra le varie generazioni non erano e non sono ciclisticamente possibili. E poiché io l'avevo aggredito, pretendendo un giudizio, Pavesi mi aveva sussurrato: *«Fossati, zitto, altrimenti la prima fischiata è nostra: il migliore l'era il Binda»*.

E Tano Belloni, che stava in mezzo, con la sua bonomia, con la sua arguzia, con la sua parlata lombarda fra Girardengo, l'amico del cuore, e Binda, era dell'avviso che i due *poli* erano opposti, perché in fondo simili: *«Girardengo era un furbo, che faceva paura ai troppo furbi. Una vita controllata, la sua. Binda era un signore. Stile,*

[1] *Mario Fossati è una delle firme più prestigiose del giornalismo sportivo. Sin dai mitici tempi di Coppi e Bartali ha seguito migliaia di corse ciclistiche raccogliendo confidenze di corridori e tecnici. Già alla Gazzetta dello Sport, è stato al Giorno dalla sua fondazione e oggi scrive su La Repubblica. Ha pubblicato diversi libri ispirati ad avvenimenti e personaggi dei due mondi che più ama: il ciclismo e l'ippica.*

eleganza. Guadagnava perché vinceva, eh! se vinceva! Guadagnava e non buttava. Girava in Lancia Artena e in Lambda, che erano le nostre Rolls Royce. E la cosa non stonava. Correva sempre come se fosse in Lambda, del resto».

Io l'ho conosciuto *ministro degli esteri* della federciclismo. Difendeva le nostre cause, in anni difficili, in un francese impeccabile. Commissario tecnico (e quale ct!) con Bartali, Coppi e Magni in tour e *mondiali* vittoriosi, mi onorava della sua amicizia. Mi parlava dei suoi cari: la moglie, la dolce Angela, e le figliole Laura (laurea in legge) e Marta (architettura). Mi volle donare una sua massima: *«La vita a trent'anni è un dono: a sessant'anni una difesa, oltre i settanta, una conquista»*. Mi chinerò sul libro e ritroverò il mio Binda.

In viaggio con Alfredo

Introduzione dell'autore

Strade polverose o fangose, corridori con i tubolari a tracolla, grossi occhialoni e pesanti maglie: le fotografie del ciclismo eroico mi erano capitate spesso sotto gli occhi suscitando curiosità e ammirazione. Oggi, grazie ai racconti delle avventure di Alfredo Binda appresi da testimoni diretti, posso dire di essere riuscito a immergermi in quel mondo fantastico delle corse degli anni '20 e '30, quando i pionieri del pedale si buttavano sulla strada all'alba e raggiungevano l'albergo al tramonto, dopo mille vicissitudini (le forature, le cadute, le intemperie... tutto diventava un problema, a cominciare dal cambio di rapporto, per il quale bisognava sostare e girare la ruota).

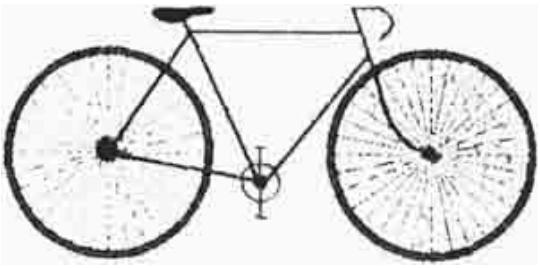
Ho conosciuto Alfredo Binda dai suoi scritti, dai resoconti delle sue gare pubblicati dalla Gazzetta dello Sport, dalle narrazioni delle grandi firme del giornalismo sportivo e dai ricordi di chi gli è vissuto al fianco. E ho potuto ammirare, oltre allo sportivo, l'uomo coi suoi principi e lo stile di vita inimitabile: un signore d'altri tempi dal quale tanto potrebbero imparare le nuove generazioni. Probabilmente senza saperlo, e comunque senza volersene fare un vanto, era un maestro di umanità, rispettoso degli individui, delle loro sofferenze e delle loro gioie.

Ho voluto riportare in questo libro tutto ciò, l'atleta e l'uomo (Alfredo è sempre rimasto fedele a sé stesso, in bicicletta e nella vita privata), sostenuto dalla pazienza e dalla grande disponibilità dei Binda, la signora Angela e le figlie Marta e Lauretta, quest'ultima da tempo simpaticamente nominata responsabile delle pubbliche relazioni di famiglia. Il ricordo di Alfredo è custodito con discrezione e rispetto dai suoi cari ma è patrimonio dell'ambiente ciclistico, del varesotto (così avaro nel generare grandi personalità) e dei tantissimi che l'hanno amato, in Italia e all'estero. Da parte mia spero di contribuire a farlo conoscere e apprezzare ancora di più.

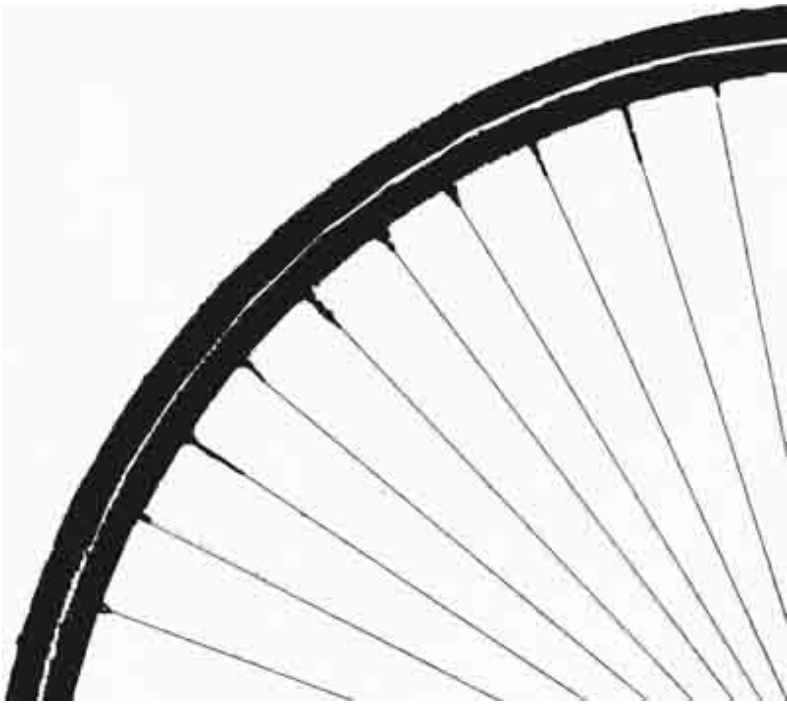
Non avevo pretese letterarie. Altri, e con ottimi risultati, hanno scritto romanzi incentrati sul ciclismo e in particolare su Binda. A me premeva documentare la storia di un uomo come si trattasse di una lunga cronaca. Primo, perché mancava un testo che raccogliesse tutte le imprese e le opere del grande Alfredo. Secondo, perché i fatti raccontati sono talmente avventurosi, oltreché veri, da racchiudere al loro interno una potente valenza romanzesca. Alcune parti del libro sono state scritte pensando agli appassionati di storia del ciclismo, altri interesseranno chi ama le biografie. L'ultima parte contiene gli appunti di Binda sulla tecnica ciclistica. Il ciclista di oggi potrà apprendere i segreti del tre volte Campione del Mondo, i cui suggerimenti, dettati negli anni trenta, sono in buona parte ancora validi.

Paolo Costa

Prima Parte



Il Campionissimo



Nella foto: Binda col suo primo sponsor Morini *(Nizza, 1921)*

Qui comincia l'avventura (1902 - 1924)

Un uomo di settantasette anni si affaccia da uno dei balconi dell'Hotel Plaza. Di fronte ha il mare, di fianco la moglie. É tornato a Nizza dopo tanti anni, ospite della municipalità che ha deciso di offrirgli la cittadinanza onoraria. *«Guarda queste decorazioni in stucco sulla facciata, le ho fatte più di cinquant'anni fa: se sono ancora così belle vuol dire che le ho fatte bene»*. Giù in basso, sulla Promènade des Angles, si vede l'edificio che ospitava il grande negozio di biciclette del Morini. E lì di fronte c'era...

I ricordi si moltiplicano. Riaffiorano nella mente personaggi e vicende di una vita. Quest'uomo si chiama Alfredo Binda: è stato tre volte campione del mondo di ciclismo e ha vinto cinque volte il Giro d'Italia. Da commissario tecnico, in un' altra stagione fortunata della sua intensa esistenza, ha guidato Coppi e Bartali nelle loro vittorie internazionali. Proprio in Costa Azzurra, tra il 1921 e il 1924, scoprì di essere tagliato per la bicicletta. Giovane operaio emigrato dall'Italia, iniziò a correre in quegli anni stracciando avversari più anziani e più esperti di lui.

Il paesello chiamato "Sti"

Se la vita sportiva di Binda comincia in Francia, la sua storia personale ha origini tutte italiane. Il piccolo Alfredo Paolo nacque infatti a Cittiglio, in dialetto locale *Sti*, piccolo e anonimo paese del varesotto, l'11 agosto del 1902. Era il decimo figlio (terzo maschio) di Maffeo, impresario edile, e di Martina, una piccola donna che allattò ognuno dei suoi figli. Dopo Alfredo, sarebbero venuti al mondo l'ultimo maschio e altre tre femmine. *«Mio padre e mia madre* - ricorderà il campione - *non avevano molto tempo e così non poterono viziarmi»*. In realtà l'infanzia di Alfredo trascorse tranquilla e, compatibilmente coi tempi, comoda. La grande casa che Maffeo aveva appena tirato su in località Le Fracce, non distante dal grande ospedale e all'ombra del Monte Cuvignone, accanto a un torrente ricco d'acqua, venne parzialmente trasformata in locale pubblico. Sopra il porticato campeggiava la scritta *Trattoria Sempione*. Era un modo per sbarcare il lunario e per impiegare la prole, in larga parte ragazze.

Il piccolo Alfredo frequenta le elementari con profitto. Quando non va a scuola aiuta papà Maffeo, poiché in casa ci sono tante cose da fare. L'impresa di famiglia si dedica a opere in muratura, alla costruzione di strade, mentre alle Fracce ci sono gli

animali da accudire (compreso l'allevamento di bachi da seta), i campi da coltivare e la piccola cava incessantemente scavata. Ci sono infine quei lavori che ai Binda non danno profitto ma contribuiscono a farne una famiglia stimata e benvoluta. Come la preparazione del ghiaccio per l'ospedale, ottenuto facendo gelare i campi di proprietà.
Sotto nella foto: la famiglia Binda nel 1912. Da sinistra a destra: Albino, Alfredo, Benedetto, Primo, papà Maffeo, mamma Martina, Giuseppina, Emilia, Corinna, Carolina, Luigia, Irma, Santina e Maria.

Terminata la scuola dell'obbligo, Alfredo viene iscritto a una scuola serale di disegno. Sono gli anni in cui impara a suonare la cornetta. La musica è una vera passione di famiglia il papà si diletta con il contrabbasso, il nonno suona il basso, il fratello Benedetto il clarino, il fratello minore Albino imparerà i segreti del trombone-tenore. In *Le mie vittorie e le mie sconfitte,* scritto da Binda nel 1931, troviamo: *«Imparai anche qualche nozione di musica suonando, intrepido, una cornetta che era la delizia dei vicini. Quella cornetta la tenevo con la massima cura, pulita e luccicante come oro. Ho sempre avuto un debole per le mie macchine».* Scopriremo infatti più avanti quanto Binda fosse premuroso nei confronti delle sue biciclette, strumenti del suo lavoro, e delle sue automobili, acquistate con i primi cospicui guadagni sportivi.

Risale a un'estate di questi anni il fatto che sarebbe servito ad Alfredo come scusa per saltare il servizio militare. Sdraiatosi sotto a un carro per sganciarne il freno, Alfredo viene colpito da una stanga proprio sulla scapola. Il documento stilato dal medico verrà mostrato più tardi, alle autorità francesi, per ottenere l'esonero. Al giovane *italien* verrà chiesto di far scorrere la mano lungo lo stipite di una porta, verso l'alto. *«Je ne peux pas»,* sarà la risposta. Risultato: congedo immediato (proprio lui, sportivo dalle qualità non comuni!). É una piccola dimostrazione di una caratteristica ben precisa di Binda: l'essere astuto e determinato, pur essendo di poche parole.

Dalla giovinezza del campione non emergono altri episodi da sottolineare. Tutto avviene all'insegna della normalità, nell'alveo di una famiglia patriarcale dalle solide tradizioni morali. Il padre Maffeo domina la scena: è un burbero al quale, secondo le usanze del tempo, anche i figli danno del voi. Va a caccia coi cani mentre la moglie

Martina si preoccupa dei figli, delle galline e delle pulizie in chiesa. Se qualcuno, o qualcuna, dei piccoli Binda esce dalle righe e incrina l'ordine costituito, indispensabile del resto per poter far *funzionare* una famiglia così complessa, ci pensa lui, Maffeo, a ristabilire la tranquillità (impossibile comunque da raggiungere completamente), alzando la voce o distribuendo qualche scapaccione.

In qualche occasione ci si può divertire, ma con giudizio. Bersaglio privilegiato delle risa dei bambini è la mucca della zia Teresa, un animale anziano quanto la sua padrona, una sorella di Maffeo. Costretta a stare nella stalla, perché nessuno la accompagna fuori, la mucca ha delle unghie lunghissime. Ecco perché persino Alfredo, riprendendo un motto dei suoi genitori, dirà alle proprie figlie quando avranno le unghiette un po' lunghe: *«Non vorrai che ti crescano le unghie come quelle della mucca della zia Teresa!»*.

La prima bicicletta

«Tutto cominciò da Cittiglio, dove c'erano tre biciclette, una era di mio padre», dirà Alfredo. E probabilmente è proprio con la bici di casa che Alfredo impara a pedalare. Poi, però, è costretto a rivolgersi a tale Rodolfo Fornetti, meccanico ciclista con il negozio sullo stradone provinciale (un tratto della via Varese-Laveno che taglia in due il paese di Cittiglio), per poter fare qualche giro in zona. Maffeo non vede di buon occhio, infatti, che Alfredo vada in bicicletta: ha paura che possa farsi male. Alfredo, tuttavia, di nascosto da papà, riesce a ritagliarsi dei momenti di libertà. Con la scusa di andare a scuola di musica, inforca la bici del Fornetti, un vecchio catorcio pesantissimo, e si lancia verso Laveno e il Lago Maggiore, si scatena sulle salite di Mombello o di San Biagio. Già in questi momenti sembra scoprire una certa predilezione per le arrampicate. La strada che sale a Vararo, vicino a casa sua, non c'è ancora (verrà costruita verso la fine della Prima Guerra Mondiale). Ma non mancano le mete da raggiungere, stando bene attenti a non rovinare la vecchia bici, a non cadere. E comunque, se capita di fare qualche capitombolo, basta una sciacquata a una fontanella e via, di nuovo in sella!

Via, su e giù per le vecchie strade polverose, via in mezzo al verde della Valcuvia, tra un vigneto e l'altro, lambendo campi di granoturco e torrenti, raggiungendo i mulini della zona. Dirà un giorno Alfredo Binda, oramai affermato sportivo: *«Ho avuto la fortuna di visitare luoghi molto belli, ma nel mio cuore, devo confessarlo, c'era sempre il mio paese; Cittiglio è sempre stato tutto il mio mondo»*.

Sulla Costa Azzurra a fare lo stuccatore

A cambiare radicalmente la vita di Alfredo Binda è una lettera, scritta a papà Maffeo dalla figlia Giuseppina, sposata a Nizza. C'è scritto che in Francia il lavoro non manca, che anzi è proprio uno zio, fratello della mamma, Luigi De Tona, a poter assicurare un posto a qualcuno dei fratelli. De Tona è un affermato impresario edile

della Costa Azzurra: si decide che possono andare da lui, per fare gli stuccatori, Primo, il maggiore dei maschi, e Alfredo. A Cittiglio non manca niente, ma è anche vero che le bocche da sfamare sono tante. I due fratelli prendono il treno per Ventimiglia nell'agosto del 1919. Arrivano in una città dove gli italiani sono rispettati, forse per il fatto che un tempo queste terre erano italiane, e dove gli italiani sono tanti, in primis proprio i cittigliesi.

Per Alfredo le novità a Nizza sono parecchie. Non abbandona, tuttavia, le sue passioni: la tromba e la bicicletta. Si iscrive alla Società musicale Santa Cecilia, presso la cui sede ogni venerdì sera si svolge la scuola di musica, e coi primi risparmi si compra una bicicletta. Ma le giornate sono dure: si lavora dieci ore al giorno e ci si alza alle sei del mattino. La bici serve anche per raggiungere la stazione ferroviaria da St. Maurice, dove abita lo zio. Col treno ci si porta ai cantieri, dove si esercita l'arte dello stuccatore. Si fanno fregi con il gesso e così i palazzi della Belle Epoque diventano più belli. Lo zio paga bene, ma Alfredo non ha grilli per la testa. Vuole imparare i segreti del proprio mestiere, risparmiare e farsi una posizione. L'educazione di papà Maffeo si fa sentire, e come! Alfredo sa, e questo è un principio che non dimenticherà mai, che per ottenere risultati bisogna faticare, che per raggiungere un traguardo si deve pedalare duro... Per quattro sere la settimana, inoltre, c'è la scuola tecnica. Un biografo del campione, che si firmerà *il routier* (forse Carlo Bergoglio o forse Vittorio Varale), scriverà nel 1933: *«Emigrato in Francia, Binda non conobbe le tristizie e le miserie dell' emigrazione, perché si impiegò alle dipendenze di uno zio che accoglieva e trattava i nipoti come fossero dei figlioli. Sicché, quando di lì a qualche anno, cominciò a correre e a poter disporre dei servizi e dei rifornimenti di una casa di biciclette, il suo appetito era soltanto quello... normale della sua gagliarda giovinezza e non l'avidità divoriera di tanti poveri giovani che non hanno mai mangiato abbastanza o che hanno sempre messo nello stomaco molto pane con poco companatico e che approfittano dell'occasione gratuita per compiere dei veri e propri... pasti delle belve».*

Il paesaggio della Costa Azzurra, ricco di strade e stradine che vanno su e giù, allontanandosi e avvicinandosi al mare, è quanto di meglio possa esserci per correre in bicicletta. Così, ogni domenica mattina, si fa la gita, con conoscenti e amici; si va nell'alto Var, a Monaco o ad Antibes, ci si butta tra le ginestre e gli olivi, complice il clima mite anche d'inverno. Ma qualche giretto lo si fa anche durante la settimana. Tutto ciò in allegria, senza competere con nessuno se non per scherzo, per vedere chi arriva primo a quell'albero o in cima a uno strappo. Finché il maggiore dei fratelli Binda non si azzarda a partecipare a qualche corsetta.

In Francia correre è molto più semplice che in Italia. Ci sono gare aperte a tutti, non servono licenze particolari. Basta aver voglia di cimentarsi. E quella non manca a Primo che, come Alfredo, ha un ricordo positivo e piacevole delle corse in bicicletta, per averne viste passare dalla Valcuvia. Dalle pagine del Corriere che papà Maffeo comperava i due fratelli hanno conosciuto le imprese di Costante Girardengo e del varesino Luigi Ganna, vincitore del primo Giro d'Italia nel 1909, In breve il virus ciclistico si trasferisce in Alfredo, che ha già dimostrato qualità di gran pedalatore. Il

minore dei fratelli dapprima accompagna Primo alle sue (poche e sfortunate) gare, poi, e siamo ormai nel 1921, spinto dal fratello, decide di provare lui stesso a correre. Gli dà una mano un certo signor Morini, originario di Borgomanero, meccanico ciclista, proprietario di un grande negozio di biciclette e dirigente del velodromo locale. Morini, avendo osservato Alfredo durante alcuni allenamenti, ne rimane colpito: decide di mettergli a disposizione una bicicletta e di invitarlo alla gara che ha organizzato, prevista per domenica 4 settembre.

Vittorio Varale, uno dei giornalisti *bindiani*, scriverà a proposito dei *disadorni e banali* debutti sportivi di Binda: *«Non siamo più ai tempi di Van Hauwaert che imparò a montare in bicicletta a vent'anni, fra un trasporto e l'altro di concime, prima di diventare un asso della strada; né siamo in Friuli e tra i friulani per rivedere Bottecchia che pratica la bicicletta a guerra finita coli'idea fissa di mettersi a fare il corridore per guadagnare tanti soldi; adesso le bambine nascono che hanno già le labbruzze tinte e le gambette accennanti alla rumba: che meraviglia se l'Alfredo sapesse montare in bicicletta da tempo immemorabile e se a Nizza trovasse subito da comperarsi una macchina da corsa e diventar socio del Nice Sport? In un ambiente così sportivo com'è una grande città moderna, coi ricordi ancora freschi d'un passaggio del Giro d'Italia goduto sul Sasso di Gavirate qualche mese avanti di lasciar la casa, ci voleva poco perché i due fratelli diventassero anch'essi, e presto, membri attivi della grande famiglia che su tutte le strade d'ogni paese, incontro alle gioie e alle fatiche della corsa, nelle albe rosate e nei meriggi d'oro, lancia i giovani in bicicletta incontro alla felicità».*

Al debutto viene squalificato

Com'è diversa la Nizza di oggi da quella degli anni venti! Nell'anziano Binda affiora la nostalgia. Dice: *«Se fossi rimasto in Francia non sarei diventato il campione dei Giri e dei Mondiali, ma che scuola le prime gare sulla Costa Azzurra: correvo in libertà, non c'erano ordini di scuderia troppo vincolanti, potei esprimermi al meglio. A posteriori posso soltanto dire che se fossi ritornato un anno prima in Italia avrei vinto e guadagnato di più. Ma è andata così, ed è andata bene lo stesso».*

L'ex corridore Morini ha dunque deciso di *adottare* quel giovane italiano che in allenamento pedala tanto bene. L'appuntamento, la mattina del 4 settembre 1921, è a Pont Magnan, nei pressi del Velodromo. Alfredo, che conosce bene i Promessi Sposi (sempre dirà che è l'unico libro da lui letto), racconterà che la sua notte di vigilia viene trascorsa alla maniera opposta rispetto a quella del Principe di Condé in attesa della battaglia di Rocroi. Non riesce a dormire, si agita pensando alla gara, la sua prima gara, e sogna di vincere. La mattina dopo si presenta al via, con la bici fornitagli dal Morini, in uno stato di eccitazione. Ma ecco un contrattempo: i gendarmi fanno spostare i corridori in periferia per ragioni di sicurezza. Gli organizzatori decidono allora di fare un secondo appello, ma Binda non se ne accorge: a lui interessa schierarsi al via.

Partono 154 corridori. L'italien riesce subito a portarsi in testa e al sedicesimo chilometro, sullo strappo di Gatiérre, si invola. Prende duecento metri che tiene fino all'arrivo. É stata una corsa dura, sebbene di soli 46 chilometri, per la pioggia caduta incessantemente e per le strade dal fondo accidentato. E anche una corsa amara perché l'italien viene squalificato, non avendo risposto all'appello. Si passa così dall'euforia (al traguardo Morini e il fratello Primo non stavano più nella pelle, saltavano di gioia mentre lui sembrava stordito da tanto clamore: *«Gli applausi della folla mi davano un senso di soggezione»)* allo sconforto. Alfredo versa qualche lacrimuccia e Morini lo consola: *«Non ti preoccupare tutti hanno visto di che pasta sei fatto, la settimana prossima c'è un'altra corsa. Tu la vincerai»*. E così sarà. Al Gran Criterium dell'Eclaireur, su un percorso di 53 chilometri, Binda si comporta come nella domenica precedente. Tira il gruppo poi scatta sulla salita. Ma prende piano la discesa e viene raggiunto da Spinelli all'entrata della pista di Nizza. Il giovane italiano non possiede ancora nozioni e doti di sprinter. Così parte da troppo lontano, al chilometro, ma riesce ugualmente a piantare in asso il rivale.

Alla terza corsa, terza vittoria: in volata su una trentina di corridori. A questo punto serve una verifica più seria, su un chilometraggio più lungo. Ed ecco il Gran Criterium Cycliste de l'Eclaireur (120 km.): Binda, scattato a 50 chilometri dal traguardo, è primo con dieci minuti di vantaggio sul secondo. Sui giornali locali, che pazientemente Alfredo ritaglia e spedisce a Cittiglio, si parla insistentemente del sorgere di un astro del ciclismo. E anche sulla Gazzetta dello Sport compare il titolo: *L'italiano Binda vince il Criterium dell'Eclaireur.*

Il 23 ottobre arriva la quinta vittoria. L'anno, tuttavia, si chiude con una sconfitta. Ricorda Binda: *«Il 5 dicembre provai l'amarezza della prima sconfitta. Potrei mendicare scuse o pretesti, ma non è il caso di svalutare la vittoria di un concorrente indubbiamente forte e che molto ebbe a combattermi: Broccardo»*. Costui, già affermato corridore, particolarmente forte nello sprint, precede Binda dopo una lunga volata, incerta e combattutissima, nel Criterium de Côte Nice-Turbie.

Quasi tutto il 1922 è segnato dalla rivalità tra Binda e Broccardo. L'italiano, che nel frattempo si era affiliato alla società Roue d'or presieduta dal cuneese Camorani dopo essere stato legato alla Nice Sport del presidente Bonifaci, cerca di staccare il francese in salita, oppure abbozza volate lunghe agli arrivi. Ma il più delle volte i due si controllano col risultato che la vittoria va a terzi. Il 5 febbraio c'è il Trophèe du Petit Journal (160 km.). L'italien cade, viene attaccato, si scatena sull'Esterel. Ma si arriva in volata. E Broccardo precede Binda dopo averlo spinto al largo. La giuria interviene con una multa senza cambiare l'ordine di arrivo. Alla prestigiosa Nizza-Mont Chauve Binda è terzo, primo degli italiani e dei regionali: vince Jean Alavoine, definito dal cittigliese *grande campione francese.* L'anno prosegue con risultati alterni, ma ormai Binda compete con il migliori corridori francesi. Nel Criterium della Montagna (Monte Carlo-Mont Agel) arriva quinto, dietro grossi nomi quali Henri Pélissier, Barthelemy, Lacquehaye, ma davanti ad Alavoine e Broccardo. Vince la Nice-Puget-Thenier-Nice. Il 7 maggio corre il Gran Circuito ciclistico del giornale

L’Eclaireur di 354 chilometri. É battuto in volata da Novo. Arrivano i primi ingaggi per riunioni in pista. Il 16 luglio è terzo a Parigi nella Finale del Trofeo Petit Journal. Ed ecco altre due vittorie in agosto: nella gara del Saleya Club di Nizza (Binda, secondo all’arrivo, viene ostacolato in volata così il primo arrivato viene squalificato) e nel Circuit du Velo Sport de Cannes.

Aspetta, aspetta!

Binda con Novo dopo l’arrivo della Nizza-Tolone-Nizza ***(1922)***

Ecco un anno cui Binda era particolarmente legato: il 1923. In questa stagione vince undici gare, ma quello che più importa è che ottiene l’assunzione da una casa ciclistica parigina, che sceglie la strada del corridore abbandonando quella dello stuccatore e, udite udite, che incontra e batte per la prima volta il Campionissimo Costante Girardengo. «La *mia esperienza francese* - dice Binda - *giunse alla piena maturazione. É per questo che sostengo che avrei potuto lasciare la Costa Azzurra alla fine del 1923. Nel 1924 ottenni altre 19 vittorie* (su 22 corse disputate), *ma in Italia avrei vinto gare più importanti e avrei guadagnato di più».*

La stagione comincia con una vittoria, nel Trofeo del Petit Journal. Intanto si fanno avanti le case costruttrici di biciclette con le loro offerte. Qualcuno fa notare che mai a un ciclista è stato assicurato uno stipendio dopo appena 14 corse. Il Morini incoraggia Alfredo a compiere il passo e lo consiglia di scegliere per la Françoise Diamant, nota casa di biciclette parigina che gli propone, attraverso i suoi agenti Felix e Galleau, un contratto da 500 franchi al mese, comprensivo dell’assistenza tecnica e logistica. Capitano della squadra è Nicolas Frantz, vincitore di classiche che avrebbe vinto anche il Tour. Ricorda Binda in *Le mie vittorie...: «Nella Françoise c’era anche Novo, un campione che mi colpì molto per le sue trovate. Aveva trent’anni ed era ‘rotto’ a tutte le astuzie in corsa. Allora io ero un novellino e ricevevo da lui consigli e ordini durante la corsa. Nella prima corsa che facemmo insieme, nonostante fosse favorevole ai miei mezzi, non volle che tentassi di scappare, anzi, con la scusa che non era il momento opportuno, mi trattenne in modo*

che il compatto plotone di testa compì tutte le salite ed arrivò al traguardo, dove fortunatamente, per la mia freschezza, ebbi la meglio. Con la scusa del momento opportuno, Novo si riserva di raggiungere il traguardo dove gli sarebbe stato facile anche vincere, perché favorito da un ottimo sprint. La settimana dopo correvamo la Nice-Puget-Nice, corsa abbastanza faticosa. Alla prima salita domando a Novo: - e allora vado? - No, aspetta! Ed il gruppo compatto arriva sulla sommità. Alla seconda salita ritorno alla carica: - Novo, e allora? - Aspetta! Alla terza salita: aspetta! Insomma, non mi voleva lasciare andare. Sull'ultima rampa, dove già avevo divisato di tentare la fuga, chiamo Novo: - Aspetta! - mormora una voce flebile e lontana. Naturalmente, io ho preferito aspettarlo al traguardo, dove giunsi solo, con sette minuti di vantaggio sul secondo. Da quel giorno, tutte le volte che mi trovavo col Novo, lo chiamavo: Aspetta, aspetta!».

Ma il periodo fortunato del cittigliese viene interrotto da un grave incidente. Durante la tappa da Tolone a Marsiglia del Giro del Dipartimento del Var, Binda, urtato da un cane lanciatosi improvvisamente in mezzo alla strada con il gruppo ad andatura sostenuta, cade nei pressi di Brignoles sbattendo pesantemente il volto sul pavé. Tutto ammaccato, viene soccorso da due anziane sorelle che gestiscono la trattoria di fronte alla quale avviene la caduta. Viene chiamato un medico, ma si deve aspettare un bel po' prima che Binda si riprenda. Visto che ha bisogno di assoluto riposo, il corridore viene gentilmente ospitato per qualche giorno in una stanza della trattoria, disteso su un materasso, assistito dalle due donne e dal fratello Primo, accorso da Nizza dopo aver appreso dalla radio la notizia dell'incidente. La convalescenza passa in fretta e l'italien, ripresosi molto bene, ricomincia subito a vincere. Sulla guancia destra gli rimane tuttavia una ferita che tarda a rimarginarsi.

Binda racconterà un giorno alle figlie che un medico gli suggerì di togliere la fasciatura e di esporre il taglio al sole del mare e che lui seguì i consigli alla lettera, ma il segno non sparì; gli è rimasto addosso, infatti, per tutta la vita.

Il pulcino ha battuto le aquile

Il 4 marzo 1923 è una data importante per Binda. Vince infatti, e nettamente, la Nizza-Mont Chauve, gara classica che da sempre attira campioni francesi e italiani. Tra i primi, questa volta, ci sono Alavoine, Barthelemy (eroe del Tour), Souchard (campione di Francia) e Broccardo; tra i secondi Girardengo, Trentarossi, Belloni, Sivocci, Azzini. Binda si è allenato a lungo sul percorso della gara (di 15,8 km.) e ha persino studiato il punto dove scattare.

Si parte e al comando vanno Souchard e Barthelemy. Binda si mantiene a contatto coi primi e s'invola sull'ultima rampa. Taglia il traguardo con una quarantina di metri di vantaggio su Barthelemy, Souchard e Girardengo, nel tempo di 44'49", record della gara. Il grande Alavoine va a complimentarsi col giovane Binda.

A Nizza scrivono: *Le pussin a battu les aigles.* A Tolone si titola: *Le Gira... de*

Nice! Commenta L'Eclaireur, organizzatore della gara, dopo quel riferimento a pulcini e aquile: *«Si può, senza tema di smentita, dire che il campione Alfredo Binda è il migliore corridore della Costa Azzurra... senz'altro si può presagire che davanti a lui trovasi la prospettiva di una gloriosa carriera di corridore ciclista»*. La settimana successiva La Gazzetta dello Sport riporta l'impresa dell'emigrato che cede a Lacquehaye la Montecarlo-Mont Agel, combattendo alla pari con Pélissier.

Riprende la serie delle affermazioni, tra le quali spiccano il Gran Premio della Città di Tolone, la Nice-Puget-The-niers-Nice (con Broccardo a nove minuti) e la Marsiglia-Nizza. Il Morini, euforico per tali imprese, attacca sulle pareti del Velodromo di Nizza un nastro di carta bianca di un metro dove appunta ogni vittoria di Alfredo. Dice di volerlo riempire di scritte.

Anche nella Nice-Annot-Nice Binda arriva primo ma viene retrocesso perché lungo il percorso, avendo rotto in una caduta la bicicletta, è costretto a sostituirla con un'altra avuta da un ciclista-spettatore. Per l'inconveniente perde dieci minuti ma recupera sul gruppo e batte in volata Broccardo. Binda ha un buon ricordo di Tolone: *«Arrivai a Tolone all'ultimo momento e fui l'ultimo degli iscritti col numero 140. Ero sconosciuto a tutti in un ambiente che stravedeva per gli idoli locali. Scappai sull'ultima salita, approfittando del fatto che i due che stavano insieme a me si fermarono' per cambiare rapporto mentre io l'avevo già fatto. Vinco tra la sorpresa generale. Tutti si chiedono chi fossi. Ma il sindaco rompe gli indugi e supera l'imbarazzo generale venendo a complimentarsi. Con lui c'è un fiore di ragazza, vero tipo provenzale, che mi offre un mazzo di fiori e mi stampa due baci rumorosi, sulla bocca arida e assetata. Proprio sulla bocca. Unico refrigerio dopo sette ore di corsa»*.

Particolarmente travagliata, per Alfredo, è la scelta di abbracciare come esclusiva la professione ciclistica. É l'estate del '23, i francesi premono per fargli decidere di smettere col lavoro. Lui, che ha ben presenti i pensieri di suo padre e sa che valore hanno il lavoro e il risparmio, è combattuto. Ma lo consigliano il fratello Primo, ancora una volta il Morini e Silvio Giaccardi, industriale torinese trapiantato a Nizza: *«Alfredo, tu sei un corridore nato, non aver timore ad abbandonare gli stucchi. A lavorare c'è sempre tempo»*. A distanza di anni Binda dirà *«Non avrei potuto fare altro che il corridore: al massimo sarei potuto diventare un direttore d'orchestra!»*. In effetti un'orchestra l'ha diretta, quella della nazionale italiana dal '48 al '60, che tante volte ha suonato francesi e belgi.

Il 1924 comincia con vittorie in pista (in coppia con Urago, Binda batte il record dell'americana delle tre ore alla media di chilometri 45,5 all'ora) e su strada (Grand Circuit du Chemineau). Nel Grand Criterium Routier de la Ville de Nice, valevole anche come campionato regionale delle Alpi Marittime, Binda è attardato da incidenti e forature ma recupera e vince le due volate per il campionato e per il Criterium. Il 27 aprile, alla Tolosa-Nizza, arriva la quarta vittoria in venti giorni. In giugno ottiene il record del percorso in salita sul Mont Faron. A settembre partecipa per la prima volta

a una corsa a tappe e naturalmente la vince, aggiudicandosi due tappe: è il Giro del Sud-est, riservato ai migliori corridori francesi, selezionati in modo tale da rappresentare le regioni. Al ritorno tutta Nizza festeggia il campione, che viene accolto alla stazione da una grande folla e dalla banda. Viene organizzato un ricco banchetto. Ricorda Binda: *«Le accoglienze furono dettate dalla passione sportiva, perché i giornali avevano fatto presente che io ero italiano e che sin dal 1922 avevo ritirato la tessera di professionista junior dell'Uvi* (Unione Velocipedistica Italiana), *che ha sede a Genova, grazie all'interessamento del suo presidente. Geo Davidson»*. Nello stesso periodo Binda si lega a una società italiana: la Sport Genova 1913.

Binda dopo la vittoriosa Marsiglia-Nizza ***(1924)***

L’anno si conclude con altre risonanti vittorie: alla Marsiglia-Nizza, alla Nizza-Annot-Nizza e al Grand Prix Saleya (qui con 12 minuti su Urago). Scrive nel 1933 il routier: *«Quelle di Binda nei suoi anni francesi sono vittorie di quelle che si dicono ottenute esclusivamente di forza. Binda fa da solo: non ha aiutanti, non patteggia, ignora e disdegna i giochi di furberia».*

Ritorna in Italia, attirato da un premio di 500 lire

Sollecitato dalle tantissime lettere di cittigliesi e dalla voglia di cimentarsi con i campioni italiani (Girardengo innanzitutto), Binda decide di tornare in Italia per tentare l’avventura delle grandi corse, a cominciare dal Giro di Lombardia che passa dalla sua Valcuvia. Qualcuno ha scritto che è stato proprio il Gira a volere che Binda gareggiasse in Italia. Di certo c’è che il giovane Alfredo ha in mente il premio di 500 lire messo in palio nel Lombardia in cima al Ghisallo.

Il primo novembre Binda vince la Nice-Puget-Nice. La mattina del 2 novembre mette sul treno la sua Françoise e parte per Milano. Viaggia in terza classe. Una volta arrivato, raggiunge la sede della Gazzetta, dove lavora un cittigliese che potrà guidarlo per le vie del capoluogo lombardo. La punzonatura per il Lombardia è prevista al Caffè Verdi di Corso di Porta Nuova. Lì gli viene dato il numero 67. Per pernottare Binda sceglie l’albergo Trieste in via Marco Polo. La cena è frugale.

Quella del tre novembre è una giornata tetra, col cielo bigio bigio. La classica delle foglie morte si presenta come una sfida tra Girardengo, che ha da poco vinto il G.P. Wolber (una sorta di campionato del mondo ufficioso), e i suoi rivali italiani Linari e Brunero, quest’ultimo per la verità a corto di risultati nella stagione.

Alla partenza Binda si presenta solo soletto. Non c’è nessuno che l’assiste. In compenso c’è qualcuno che lo osserva di traverso per via della sua maglia rossa che, dati i tempi, non è molto indicata.

Gruppo compatto fino al Ghisallo. Qui scatta l’anziano Robotti: anch’egli punta al premio per il primo che transita in vetta. Robotti ha montato sulla sua bici il cambio *Saletta,* un marchingegno che non sempre funziona bene. Questa volta l’aggeggio scatta e Robotti se ne va. A lui interessano soltanto le 500 lire, non certo il Lombardia. Ma a metà salita ecco arrivare il numero 67, che ha un’andatura notevole tanto da lasciare di sasso il povero Robotti. Messo al sicuro il traguardo parziale, Binda si lancia nella discesa e viene raggiunto da Brunero. Per un po’ i due si fanno compagnia. Poi il cittigliese, un po’ ingenuamente, chiede al compagno di fuga se bisogna passare dal cocuzzolo di Viggiù. Lui non conosce il percorso e vuole sapere se è il momento di cambiare (a quei tempi per cambiare bisognava scendere dalla bici e girare la ruota). Brunero risponde con un cenno che significa *sì.* Binda allora si ferma. Così l’altro scappa. E nessuno lo vedrà più fino al traguardo.

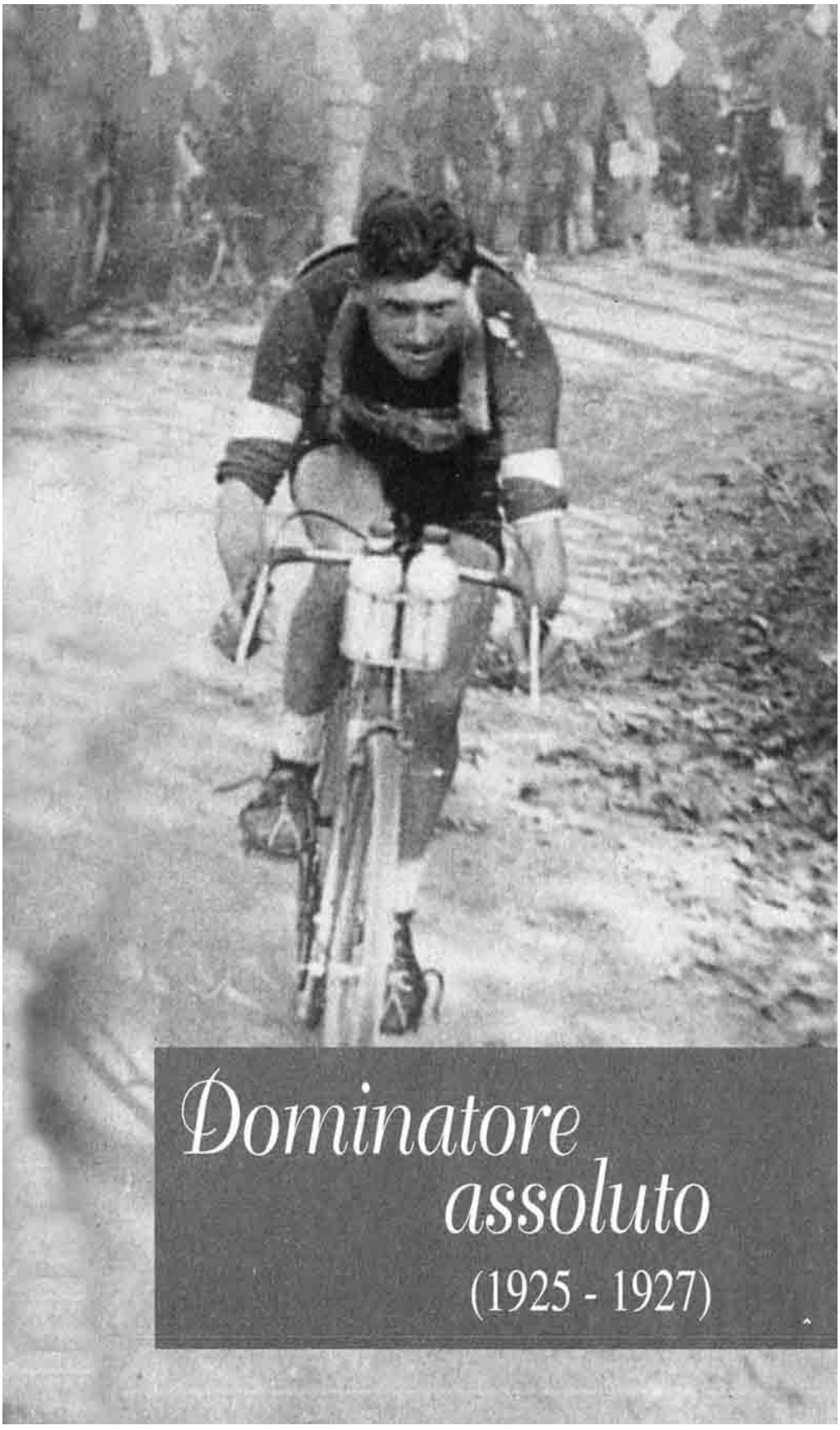
Quando viene raggiunto dagli inseguitori, che sono Girardengo, Linari e Cortesia,

Alfredo ha fame e non ha nulla da mangiare. Chiede qualcosa a Linari, ma non viene degnato nemmeno di uno sguardo. Allora ecco che Girardengo gli offre un panino. È chiaro che il grande Gira vorrà poi essere ripagato. E infatti al Velodromo Sempione Binda tira la volata al Campionissimo, che si classifica secondo. Lui è quarto, ma ha la soddisfazione di essersi messo in mostra e di aver guadagnato le 500 lire del Ghisallo. Con quei soldi si è pagato il viaggio dalla Francia, l'alloggio e una capatina a casa. Scrive Emilio Colombo sulla Gazzetta: *«Binda è un asso... egli ha superato il dislivello più grave del percorso come uno stilista di prim'ordine. Ha avuto, vuoi per la costante rapidità dell'andatura, vuoi pel dispendio notevole di energia durante la prima metà della corsa, dei momenti di rilassatezza, il più grave dei quali, sotto Viggiù, gli costò il distacco da Brunero. Ma non fu mai un vinto. Si mantenne nello sviluppo della lotta per le prime posizioni; aiutò dapprima Brunero nella fuga, poi Girardengo nell'inseguimento e terminò la gara come un asso in compagnia di assi di lui più famosi. Noi vorremmo averlo in patria per tutte le classiche della prossima stagione questo simpatico e corretto routier. Le prove nazionali ne avvantaggerebbero e gli sportivi nostri imparerebbero a conoscere un altro magnifico atleta»*.

Ma a volere Binda in Italia è anche, nientemeno, che la Legnano, la più prestigiosa e famosa marca di biciclette. Si fa avanti infatti Eberardo Pavesi, detto *l'avucatt,* che è l'anima dello squadrone che ha per simbolo Alberto da Giussano. L'avucatt è uno che ha fiuto: aveva scoperto Girardengo ed è sicuro di avere *tra le mani* un nuovo talento, uno che potrebbe rimpiazzare il Gira negli albi d'oro. Porta Binda dal procuratore Mario Della Torre e, addirittura, dal padrone, il Commendator Emilio Bozzi, il quale butta lì qualche cifra: trentamila lire all'anno, più dodici lire al chilometro per le gare più importanti e cinque per le altre, più i premi, più l'assistenza tecnica. Binda dice di essere interessato ma che deve sentire i francesi, ai quali è legato. Saluta, passa da Cittiglio e va a Parigi. I francesi dicono che oltre i dodicimila franchi non possono andare. Così Binda decide di diventare legnanista. Torna a Milano per una riunione in pista e il 10 dicembre firma.

Adesso è compagno di squadra di Brunero (il leader, avendo già vinto due Giri), Linari, Aymo, Ciaccheri e Vallazza. Da Bozzi, comunque, dipende anche la Wolsit con Girardengo, Belloni, Bestetti e Negrini. Si tratta di due formazioni fortissime, con i migliori corridori dell'epoca. Il fatto che siano cugine alimenta sospetti e interpretazioni su ogni comportamento in corsa dei vari routiers. Ma tra grigi (Wolsit) e bianco-oliva (Legnano) c'è leale competizione e anzi, dalla metà del 1925 (G.P. Wolber), si parlerà di rottura. Binda ottiene di poter correre le gare come meglio crede senza dover sottostare alla disciplina di squadra. *«Un particolare, questo,* - dirà Binda - *per il quale devo riconoscenza infinita nei confronti del Commendator Bozzi»*, il quale, aggiungiamo, ha il merito di strappare il nuovo campione ai francesi, impegnati a portarsi a casa tutti i migliori ciclisti dell'epoca.

Il 1924 si chiude con una simpatica iniziativa degli amici cittigliesi, che donano al loro illustre concittadino una medaglia d'oro e organizzano un pranzo all'Albergo dell'Angelo per festeggiare le imprese francesi e il Giro di Lombardia.



Nella foto: Binda sul Brinzio al Giro di Lombardia *(1926)*

Dominatore Assoluto (1925 - 1927)

L’ultima fuga

Rievocare episodi tanto lontani, e per di più legati agli inizi di una carriera inimitabile, fa commuovere il vecchio Alfredo. *«I miei ricordi sono tanti* - ripete - *e ne ho sempre la testa piena»*. Ormai usa sempre più spesso la parola nostalgia e rivedere Nizza ha per lui un significato tutto speciale. Di salute sta bene: d’inverno se ne va ancora a sciare e guida sicuro la sua auto. Di mestiere, come spesso ama dire, fa il premiato e l’invitato. A Milano fa vita regolare. Si alza alle dieci del mattino e, nel primo pomeriggio, si legge Corriere e Gazzetta. Ama coccolarsi le due nipotine e bada all’amministrazione della casa di via Juvara. Rimane naturalmente fedele alle sue abitudini, compresa la vacanzina in riviera agli inizi dell’anno. All’amico Carlo Curti butta lì una battuta delle sue: *«Il Padreterno non mi vuole, si vede che gli sono antipatico»*.

Soltanto dopo gli ottant’anni si nota l’avanzare in lui dell’invecchiamento e improvvisamente, a metà marzo del 1986, il focolaio di broncopolmonite che, data l’età del malato, non si riesce a curare. A metà giugno Binda chiede di essere portato a Cittiglio, dove si spegne, circondato dall’amore dei famigliari, alle 23.15 di sabato 19 luglio. L’ultimo viaggio, diremmo l’ultima sua fuga, avviene all’insegna di due oggetti tanto cari al campione: la cornetta, che esegue il silenzio fuori ordinanza, e la maglia iridata, che copre la bara. Binda se n’è andato in punta di piedi, senza clamori, versando una lacrima.

A noi rimane il ricordo di un uomo che ci ha trasmesso tanti valori e di un atleta unico, irripetibile. Attraverso le sue interviste e le testimonianze di giornalisti, avversari e amici ripercorriamo le tappe dei suoi trionfi più famosi.

Conquista il Giro d’Italia suonando la tromba

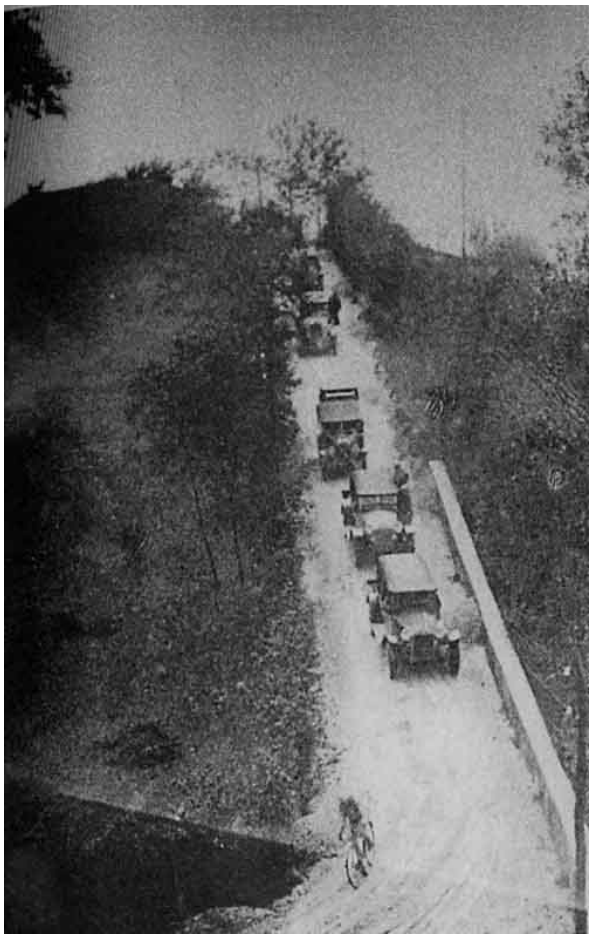
L’avventura italiana non cominciò molto bene. Poco preparato, per via di un’indisposizione invernale, Binda mancò l’appuntamento con la Sanremo. Rimase attardato già sulle rampe del Turchino mentre Girardengo vinse davanti a Brunero. Ma Alfredo sapeva il fatto suo. Era sicuro che il suo momento sarebbe arrivato. Infatti nella Parigi-Roubaix, nonostante una foratura a pochi chilometri dal traguardo, si classificò col gruppone dei primi: quaranta corridori che si disputarono la volata.

Lui non conosceva ancora i segreti dei velocisti e quindi non potè battersi coi migliori. Ma quel giorno ebbe modo di farsi notare per aver scalato davanti a tutti la rampa più importante della corsa. Scrisse Vittorio Varale: *«Sulla salita di Doullens Binda diede segnali che stava risvegliandosi»*.

Giro del Piemonte, prova di Campionato italiano: Binda fece il vuoto sull'ultima salita, la Ressa, e si gettò in discesa senza più avversari. Sembrava destinato a vincere ma venne bloccato, a pochi chilometri dal traguardo, da una foratura. Così venne superato da Belloni e da Aymo. Quel maledetto chiodo non ci voleva proprio! *«In quel momento la sfortuna* - scrisse nel suo libro Binda ricordando il Giro del Piemonte del '25 - *mi prostrò moralmente»*.

Si giunse alla vigilia del Giro d'Italia, per il quale Girardengo e Brunero erano i favoriti. Anzi si mormorava che Legnano e Wolsit avrebbero lavorato concordemente a favore del vecchio Gira. Soltanto un giornalista, che pensò di seguire la corsa in viaggio di nozze, si sbilanciò in un giudizio controcorrente e scrisse che avrebbe vinto il giovane Binda da Cittiglio. Era Carlo Bergoglio, detto Carlin, del Guerin Sportivo.

Le prime tappe trascorsero secondo copione con una serie di volate: a Torino Linari batté Belloni e Binda, ad Arenzano vinse Girardengo davanti a Binda e a Brunero, a Pisa Bestetti venne lasciato vincere dal suo capitano Girardengo.



Binda in fuga ***(1925)***

Nella Pisa-Roma ecco un altro risveglio di Binda: scattò sulla salita di Radicofani, a quei tempi discretamente difficile, e sembrò involarsi solitario verso la città eterna. Ma, terminata la pendenza, preferì rialzarsi. A Roma, ancora una volta, Girardengo prevalse in volata sullo stesso Binda. *«Binda* - scrisse Varale - *ha di nuovo messo il freno a sé stesso. Ma è destino che questo atleta debba arrecare qualche sorpresa. Quando ti pare lanciato che nessuno lo possa più fermare ecco che si ferma quasi per farti un dispetto; quando ti sei rassegnato a vederlo sonnecchiare come... un qualsiasi corridore professionista che si rispetti eccolo risvegliarsi di colpo e offrirti un charleston indiavolato, a base d'una musica tutt'altro che divertente per i suoi avversari e competitori».*

Dopo la quarta tappa, sorpresa sorpresa, in cima alla classifica del Giro erano appaiati Girardengo e Binda ovvero il vecchio e il giovane, il Campionissimo e la giovane promessa. Anzi, primo doveva essere proprio Binda, per via dei punteggi migliori. Alfredo lo fece notare a quei giornalisti che si ostinavano a parlare e a scrivere di un ex aequo che non esisteva. In quell'anno la maglia rosa non c'era ancora (venne inventata nel 1931) e pertanto la disputa non ebbe la risonanza che avrebbe potuto avere.

Giro d'Italia sui Radicofani: Binda, Girardengo e Brunero ***(1925)***

Il Giro si decise nella Roma-Napoli (di 260 km., una delle tappe più corte). A trenta chilometri dall'arrivo era in fuga un gruppetto con Girardengo, Belloni, Brunero, Ciaccheri, Binda, Bestetti e Sivocci. Dopo Capua, Girardengo forò: immediatamente si scatenò la bagarre. Binda si portò in testa a tirare come un forsennato, sfidando polvere, ghiaia e il gran caldo. Brunero collaborava. Nella volata finale prevalse Belloni, ma ciò che più contava era che Girardengo arrivò con cinque minuti di ritardo. Il sorprendente Binda, in mezzo al prato dell'Arenaccia, volle esprimere tutta la propria gioia suonando, con la tromba avuta da un musicante, un'aria imparata a Nizza: *Retraite aux flambeaux.* Quanti attestati di simpatia riscosse quel giovanotto di poche parole ma di così agile pedalata! Un volto nuovo aveva conquistato la ribalta del ciclismo delle grandi corse. Il fatto che fosse un trombettiere non fece altro che aumentare l'interesse degli sportivi.

Dopo la sesta tappa anche alla Cronaca Prealpina, il quotidiano di Varese, decisero

(finalmente!) che era giunto il momento di concedere uno spazio adeguato al giovane campione e venne pubblicato l'articolo: *Chi è Alfredo Binda?*. Intervistato, papà Maffeo disse curiosamente che *«Alfredo quando corre non sa sopportare l'acqua, essendo un nemico che egli teme più degli altri concorrenti»*. Sappiamo, invece, quante vittorie importanti Binda abbia ottenuto nonostante il brutto o il bruttissimo tempo.

La rimanente parte del Giro '25 vide Binda limitarsi a controllare il suo illustre rivale. Il cittigliese riuscì comunque a imporsi in volata a Bari, mentre Girardengo si aggiudicò altre quattro tappe (compresa la Sulmona-Arezzo di 376 km.: sedici ore in sella). Binda fu vittima di una cotta nella Arezzo-Forlì, ma nessuno (primo tra tutti Girardengo) riuscì ad approfittarne. Si concluse così un Giro che segnò l'inizio della rivalità tra Gira (secondo) e Binda (primo). Terzo fu Brunero e quarto Belloni.

Binda suona la tromba sul prato dell'Arenaccia *(1925)*

Il giornalista Bruno Roghi scrisse che il cittigliese *«galleggiava sulla strada con l'armoniosa leggerezza dei suoi colpi di pedale, carezze al piano e morsi al monte»*. E la Gazzetta dello Sport titolò: *Trionfa l'asso delle nuove generazioni.* Ma qualche commentatore non fu entusiasta della condotta del giovane campione, accusato di aver seguito una tattica troppo prudente. Notò Varale: *«La folla applaudì a Binda vincitore, ma fu un applauso misurato, quasi di convenienza»*. Il pubblico, come il gruppo dei commentatori, cominciò a dividersi in partiti, chi stava col Gira e chi col Binda, ammirando di quest'ultimo tanto la forza quanto l'accortezza, lo stile dell'uomo e del corridore.

E che Binda fosse un tipo particolarmente prudente non lo si scoprì soltanto dalla condotta di gara, ma anche dal fatto che in tutto il Giro (oltre 3500 km. a 25,6 km. orari di media) non aveva forato neppure una volta. *«Per forza* - disse l'Alfredo - *montai delle Pirellone da 500 grammi, come avrebbero potuto tagliarsi?»*. Scrisse ancora Roghi: *«La fata benigna che protegge i campioni gli spolvera i sassi con il suo magico piumino di cipria»*.

Binda, avendo chiesto di correre da isolato (senza cioè l'obbligo di sottostare alla disciplina di squadra) ed essendo un gran calcolatore, aveva pensato di premunirsi e di montare gomme ultra sicure, non potendo contare sull'aiuto di nessuno per rientrare in gruppo nel caso di forature.

La sfida tra Binda e Girardengo si ripropose nelle prove del Campionato italiano e il vecchio campione di Novi eliminò ogni incertezza sull'aggiudicazione del titolo vincendo in volata un Giro del Veneto corso nella pioggia e nel vento (terzo Binda), ancora in volata il Giro dell'Emilia (secondo Binda, che sentì sgonfiarsi un palmer in dirittura d'arrivo) e la XX Settembre (Binda ritirato). Dopo il Giro dell'Emilia la Gazzetta spese qualche parola d'ammirazione per il cittigliese: *«Come pedala! Una meraviglia: sulle punte, con una leggerezza e pure una potenza di tocco che lo fa stare eretto sul tronco senza il minimo ondeggiare di spalle»*. Ma al termine dell'estate, dopo le ripetute vittorie di Girardengo, tra i tecnici e i giornalisti cominciarono a circolare con insistenza le voci scettiche su Binda. Si diceva che il giovane campione stesse deludendo le aspettative: sembrava uno che poteva fare ma non faceva. Binda sentiva dentro di sé il morso delle critiche. E a poco valeva l'osservazione di chi apprezzava il ritorno di Binda in Italia *«perché altrimenti il Gira avrebbe ammazzato le corse»*...

Venne il giorno del Giro di Lombardia, la corsa che il cittigliese sentiva sua più di ogni altra. Scattato sul Ghisallo, lasciò che gli altri lo raggiungessero in discesa. Poi ricominciò a mulinare le gambe. Sul Brinzio ecco il testa a testa con Girardengo, costretto presto ad arrendersi. Binda volò quindi da solo verso Milano dove precedette il Gira di sette minuti. Il Campionato italiano venne vinto dal novese per un punto, ma che dimostrazione di forza da parte di Binda! Varale, a questo punto, volle fare chiarezza: *«Binda era freddo e calcolatore e apparentemente apatico nel Giro d'Italia perché così voleva il genere della corsa. Le tappe non sono fini a sé*

stesse; il traguardo d'arrivo, quello che veramente conta, non è Foggia, né Arezzo, né Forlì, ma Milano, e per arrivarvi senza arrischiare di perdere il primo posto s'ha da essere prudenti. Scuola di Petit Breton, di Garrigou e - ultima edizione - di Bottecchia. Maestri francesi, metodo francese. Ma quando la corsa è di un giorno solo, lo stesso metodo consiglia un'altra e ben diversa condotta: tentare la fuga una, due, tre volte, finché riesce». Una cosa era chiara a tutti: sulle salite Binda era il migliore in assoluto.

La sfortuna contro i due grandi

Il 1926 cominciò con una Sanremo posta in una data classica: il 21 marzo, sorgere della Primavera. Vinse dominando Girardengo (alla quinta affermazione nella classicissima) e Binda, cosa che stava diventando una consuetudine, inaugurò la stagione senza riuscire a competere coi migliori. Forò due volte, cadde e poi si ritirò, anche perché si trovò preceduto da troppi corridori sicché non avrebbe recuperato nessun punto per il Campionato italiano. In *Le mie vittorie...* il campione riconobbe: *«Avevo cominciato l'allenamento un po' tardi e non ero pronto».* E a quasi ottant'anni, in un'intervista, Binda ha confermato: *«Non dovrei dirlo, ma la Milano-Sanremo non rientrava nei miei programmi. Mi preparavo al Giro. Non pensavo di essere a punto per questa corsa».*

Nel Giro del Piemonte il riscatto: Binda surclassò tutti. Così seppe di essere pronto per il Giro. Ma fu un Giro strano, sia perché non valeva per il Campionato italiano, sia soprattutto perché... Binda non lo vinse.

Il cittigliese cadde rovinosamente durante la prima tappa (la Milano-Torino), disputata in una giornata fredda e piovosa. Nei pressi di Romagnano Sesia si trovò in discesa senza freni e dovette scegliere: o cadere o finire in un burrone. Preferì la prima soluzione, ma rimase svenuto a terra per una ventina di minuti, mentre il meccanico Bianchi, di nascosto (perché il regolamento lo vietava), gli riparava la bicicletta. Non appena venne risvegliato dalla pioggia (nessuno, per regolamento, poteva intervenire) Binda cominciò a inseguire. Aveva perso una quarantina di minuti, ma il direttore sportivo Eberardo Pavesi gli aveva detto: *«Bisogna arrivare sempre. Se proprio non sì può continuare, ci si ritira il giorno dopo».* Era lo stesso discorso che Binda, divenuto Ct, avrebbe fatto a Coppi nel '49.

La rincorsa in classifica durò per tutto il Giro. E alla fine, rosicchiando minuti su minuti, Binda giunse a Milano al secondo posto assoluto con meno di un quarto d'ora di ritardo dal compagno di squadra Brunero. *«Ero contento ugualmente»,* ebbe modo di ricordare il cittigliese, che è sempre stato un signore nella vita e nei giudizi sui suoi avversari. Aveva continuato il Giro per senso del dovere facendo il gregario I di Brunero, il quale gli era stato particolarmente vicino nei difficili momenti dell'inizio della corsa. In seguito, una volta ripresosi dalle ammaccature, Binda si tolse qualche soddisfazione: in particolare, riuscì a battere Girardengo in volata nella tappa di Foggia (ma vinse altre cinque tappe: a Firenze, a Sulmona, a Bologna, a Verona e a Milano).

Dopo il Giro riprendeva il Campionato italiano. In Romagna e nel Veneto vinse Girardengo, in Toscana fu la volta di Binda, che in seguito batté il rivale anche sul suo terreno preferito, cioè in volata in una gara in pista. Il portacolori della Legnano era in uno stato di grazia: al Velodromo Sempione di Milano riuscì nell'intento di strapazzare Raynaud alla media record di 45 chilometri orari. Accadde poi un fatto che condizionò tutta la restante parte della stagione. Gira rovinò a terra durante una riunione serale a Firenze, slogandosi un polso, e fu costretto a chiudere, per quell'anno, con le corse. Infuriarono le polemiche: il Campionato italiano aveva ancora senso? Tanto per cominciare venne rinviata la XX Settembre, nella speranza che Gira si rimettesse. Ma l'infortunio del novese era serio. E a Binda toccava l'ingrato compito di dimostrare che lui era più forte del Gira ma senza che il Gira potesse correre contro di lui. Così fu un finale d'anno pieno di botti.

Tanto per cominciare il cittigliese vinse la Milano-Modena, poi batté in volata, in pista, gli specialisti Linari e, per due volte, Blanchonnet, il quale aveva già battuto Girardengo ed era ritenuto un dominatore in campo europeo. A metà settembre Binda si recò a Parigi, per vincere in pista, poi al mattino successivo si mise in treno per Alessandria, per partecipare a un'altra corsa in pista. Subito dopo si aggiudicò il Criterium degli assi di Torino.

Entra nella leggenda grazie a... 28 uova

Con l'impresa compiuta nel Giro di Lombardia del '26 Binda scrisse una delle pagine più leggendarie della storia del ciclismo. Quel giorno il cittigliese venne sfidato da Bottecchia. L'eroe dei Tour '24 e '25 era accasato in Francia e quindi erano rari se non inesistenti i confronti con gli assi italiani. Fu patron Desgranges a decidere di metterlo sulla strada di Binda.

Nelle fasi iniziali della corsa Bottecchia rimase in prima fila, poi cercò addirittura di andarsene. Ma venne subito raggiunto da Binda, il quale poteva contare sulla preziosa collaborazione del proprio gregario Vallazza. Dopo Guello, a 160 chilometri dall'arrivo, il cittigliese lasciò la compagnia degli altri corridori. A Como il lago era uscito dall'alveo e invadeva la strada: mentre si pedalava i piedi finivano in acqua. Intanto, nonostante la pioggia e il vento, il vantaggio di Binda continuava ad aumentare. Sul Brinzio, dove grandinava, l'alfiere della Legnano venne affiancato dall'ammiraglia di Pavesi. Un po' contrariato, per non aver ricevuto informazioni, il campione pregò il direttore sportivo di attendere gli inseguitori per poi tornare immediatamente su di lui a riferire la situazione. Ma non potè essere raggiunto di nuovo da Pavesi se non alle porte di Milano: Binda aveva infatti mezz'ora di vantaggio.

All'arrivo il cittigliese precedette di 29'29" Negrini, seguito da Vallazza e Bottecchia. Poi si recò in albergo (l'Andrea Doria) e sul treno. A Varese, dal cavalcavia della ferrovia, vedeva transitare sulla strada altri corridori impegnati sul

percorso del Lombardia. Quanto tempo era passato dal suo passaggio?

Oltre che per il cospicuo distacco inferto a tutti, quel Lombardia viene ricordato anche per le uova ingoiate dal Binda: 28 in tutto, sei (cotte) prima della partenza, le altre (crude) lungo il percorso. Quello fu il suo carburante, la sua droga. La mamma gliele aveva preparate per dargliele nei vari rifornimenti e lui... toc, un colpetto sul manubrio e giù. Per ogni uovo un minuto di distacco ai suoi avversari.

A novembre Binda vinse la XX settembre, con undici minuti su Frascarelli, e ottenne il record italiano dell'ora (il giorno 6), strappandolo a Girardengo, con 42.093 kmh. Alludendo all'infortunio del Gira, si disse che il cittigliese aveva sconfitto anche le ombre. Sceso dalla bicicletta, una volta stabilito il record, Binda volle chiedere polemicamente ai presenti se potesse considerarsi finalmente degno del titolo italiano, le cui ultime gare erano state disputate senza il rivale.

Una scommessa impossibile

«Il 1927 - scrisse Binda - *mi diede la soddisfazione più bella e più gradita della mia carriera sportiva e mi vide nel mio migliore grado di forma».* Ma l'anno non cominciò molto bene. Il campione cadde infatti dalla bici, dopo essere finito con una ruota nei binari del tram, e si ruppe la clavicola. L'incidente avvenne a Milano proprio di fronte al Fatebenefratelli e quindi Binda venne tempestivamente soccorso. Ma fu un duro colpo per gli allenamenti. Così la stagione delle corse cominciò con la solita tiritera, cioè ad andature tranquille.

Nella Sanremo il cittigliese si lasciò sorprendere da un corridore sconosciuto, Pietro *Pelo* Chesi, che scappò con altri a Tortona per poi andare a vincere da solo. Binda fu secondo a nove minuti, essendosi deciso ad inseguire a ritmo sostenuto soltanto a Diano Marina, quando il fuggitivo aveva ormai un quarto d'ora di vantaggio.

Seguirono il trionfo del Giro del Piemonte e quello molto più importante del Giro d'Italia, impreziosito dalle vittorie in dodici tappe.

Un caro amico del cittigliese, il milanese Franco Rizzolini, proprietario di una cartoleria in via Torino, aveva scommesso dieci a uno che il suo idolo avrebbe vinto dodici delle quindici tappe in programma. Dopo le vittorie di Piemontesi (a Grosseto), Bresciani (a Pesaro) e Brunero (a Trieste), Rizzolini mandò un telegramma al suo amico-campione:

«Mancano soltanto due tappe: se non le vinci sono rovinalo!». Binda allora chiuse la partita trionfando a Verona, in volata su Bresciani e Robotti, e a Milano, con otto minuti su Negrini dopo essere fuggito sul Magreglio a cento chilometri dall'arrivo. Rizzolini, riconoscente perché aveva rischiato il crack economico, regalò un Longines d'oro a Binda. Nella classifica finale del Giro il secondo fu Brunero con 27 minuti di ritardo.

Che Binda in quel Giro fosse stato particolarmente determinato, lo si intuisce anche da quanto accadde al termine della Lucca-Grosseto, persa in volata da Piemontesi. Avuto sentore della critica di qualche giornalista, il cittigliese si mise a battere i pugni sul tavolo. Era *foeura di strasc,* ricordò Pavesi. Il giorno dopo alzò a tal punto il ritmo della corsa che Piemontesi non seppe reggerlo e decise di ritirarsi.

Nel ‘27 Binda era davvero imbattibile. Nell’inseguimento in pista non ebbe rivali e su strada dominava ogni corsa. Vinse anche il Giro di Toscana (secondo fu Piemontesi), il Criterium degli Assi di Ginevra (con 7 minuti di vantaggio su Linari) e la corsa a cronometro di Torino (115 km.) con sei minuti di vantaggio su Girardengo.

Ma il campione continuava a far discutere. *«Raramente* - scrisse Varale - *un atleta ha avuto come Binda adesso una stampa così ostile. Persino Orio Vergani sul Corriere è stato ingiusto nei suoi confronti»*. Si tiravano in ballo storie vecchie, si ricordava che Binda aveva cominciato a fare il parsimonioso già nel ‘25, mentre Gira era divenuto prudente solo al termine della carriera. In realtà, aggiunse Varale, è giusto chiedersi se Binda sia stato più grande del Girardengo del ‘19 o del Brunero del ‘22, ma tenendo presente che a tali interrogativi non è possibile rispondere. Fu l’autorevole Giuseppe Ambrosini a sgombrare il campo da tante incomprensioni, Scrisse: *«Binda è effettivamente il nuovo Girardengo»*. Varale, che fu un fan di Binda sin dai suoi esordì italiani, lo definì il nuovo Campionissimo. E doveva ancora arrivare la vittoria più significativa e indiscutibile, il trionfo più grande.

Il primo Campione del Mondo

I Campionati del Mondo vennero aperti per la prima volta ai professionisti e Binda (la rivalità con Girardengo aveva raggiunto il punto massimo) accolse *con gioia* (così disse) la notizia. Per prepararsi volle allenarsi duramente, uscendo spesso in compagnia dei corridori delle sue parti: oltre al fratello Albino, Visconti e Cattalani che erano di Gemonio.

La corsa si svolse il 21 luglio ad Adenau, sul terribile circuito del Nurburgring: erano previsti otto giri di 23 chilometri per un totale di 184 km. di strade sterrate, piene di sassi e con ripide salite e discese. C’erano soltanto quattro chilometri di pianura per ogni giro, mentre le salite raggiungevano il 16 per cento. Prima del traguardo c’era uno strappo di 500 metri che avrebbe costretto la maggior parte dei corridori a mettere i piedi a terra.

Alle 10.15 del mattino partirono in 55 tra dilettanti e professionisti, mentre la banda eseguiva brani della Carmen. Scarso il pubblico. Faceva freddo, più tardi avrebbe anche piovuto. Subito dopo il via, quindi, le condizioni atmosferiche e del percorso determinarono una corsa ad eliminazione.

Durante le fasi iniziali della gara provarono a fuggire il francese Brossey, lo

svizzero Tschudin, il belga Van Havel, i tedeschi Wolke e Nebe. Ma gli italiani controllavano con attenzione, incollandosi alle ruote degli avversari più intraprendenti. Dopo tre giri il gruppo di testa era formato da 19 corridori. Degli italiani mancava il dilettante Orecchia, che aveva forato. A due giri dal termine erano in testa i quattro azzurri *prof* (Binda, Girardengo, Piemontesi e Belloni), il temuto belga Aerts e pochi altri.

Improvvisamente provò a scattare Girardengo ma venne riacciuffato dopo poche centinaia di metri.

Prima del settimo passaggio toccò a Binda muoversi. L'offensiva venne lanciata in un punto preciso del percorso, scelto durante il giro precedente. Il cittigliese sapeva che, accelerando in quel momento e con gli avversari in quelle condizioni, avrebbe fatto il vuoto. E la corsa venne decisa così. Gira, in barba al gioco di squadra, provò a resistere ma invano. In una trentina di chilometri il campione varesino guadagnò minuti su minuti. Percorse l'ultimo giro alla media sbalorditiva di 32 kmh. e all'arrivo (la media finale fu di 26,834 kmh.) precedette Girardengo di 7'15", Piemontesi di 10'51", Belloni di 11'36". Per l'Italia fu un favoloso e inimitabile poker.

Il 22 luglio uscì una Gazzetta dello Sport dai toni, giustamente, entusiastici: *«Alfredo Binda, atleta eccelso... è veramente il più forte tra i forti... questo trionfo conseguito in terra straniera e lungo un percorso di incalcolabili difficoltà costituisce una conquista sportiva assolutamente superiore e senza precedenti»*. A Cittiglio, alla notizia giunta via radio al bar della sorella, i concittadini impazzirono di gioia: i più ballavano, il cognato stappava bottiglie e faceva volare le sedie, i ragazzini, come racconta uno di loro, Luigi Simonetta, davano mano ai pennelli e scrivevano sui muri *Viva Binda Campione del Mondo.*

Insoliti affari

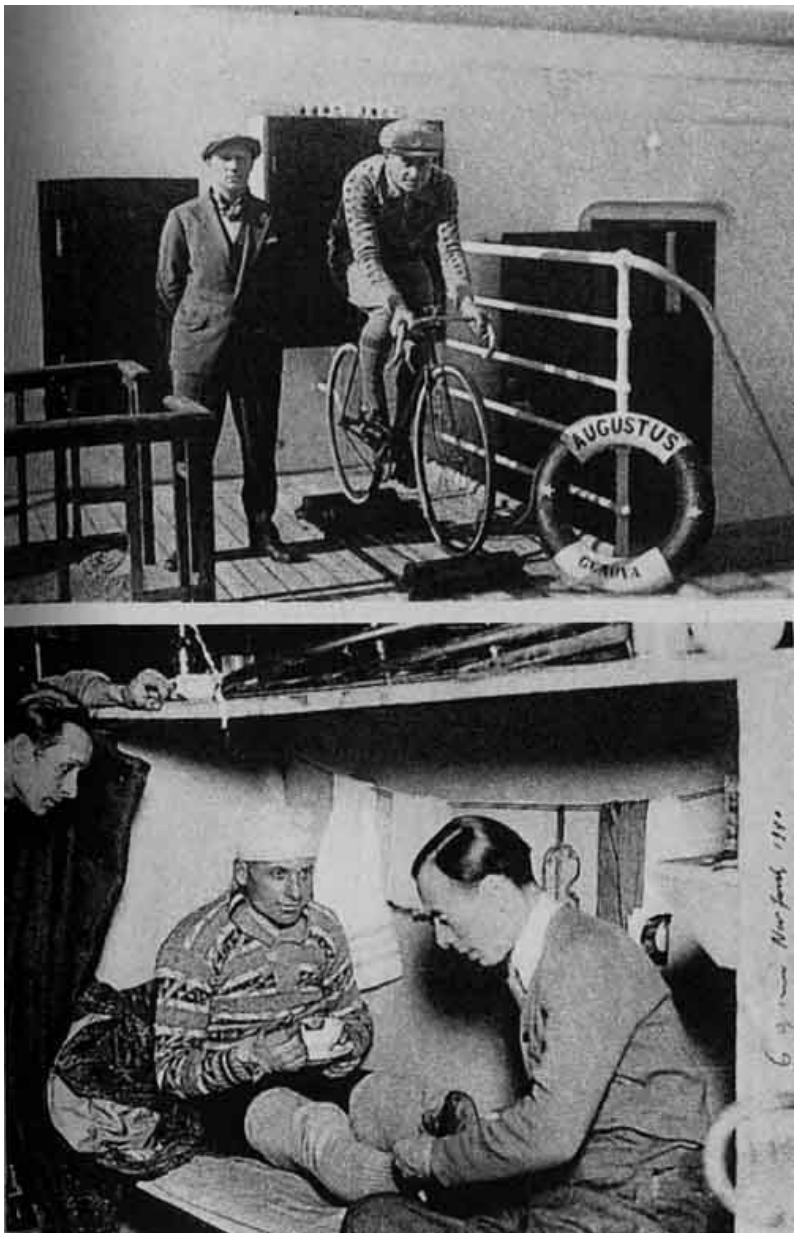
Ma i mondiali di Adenau sono diventati memorabili anche per un fatto singolare accaduto alla vigilia. I corridori italiani vennero avvicinati da Herr Schlegelmich, funzionario della Pfistel e Sachs, che propose loro di montare sulle bici il nuovo freno a torpedo. I nostri accettarono la trattativa e delegarono Binda, per la sua conoscenza del francese, a rappresentarli. Alfredo e il tedesco decisero di *parlarsi* scrivendo le cifre su piccoli fogli di carta. Spiegò il cittigliese che lui e i suoi compagni avevano preso degli impegni con le loro case. Non fidandosi dell'aggeggio che il tedesco voleva mettere sulla sua bici (e su quelle degli altri italiani), Binda alzava il prezzo sperando che l'altro a un certo punto ritirasse l'offerta. Alla fine però, quando per i quattro azzurri vennero proposte 120 mila lire (si era partiti da 20 mila lire in totale) non seppe dire di no. Schlegelmich accettò un po' a malincuore, ma una volta terminata la gara non potè non ritenersi completamente soddisfatto. Per la Pfistel e Sachs, così come per la nazionale italiana, l'ordine d'arrivo fu il migliore che potesse capitare: quattro atleti ai primi quattro posti. Lo stesso signor Sachs rimase molto legato a Binda tanto da invitarlo, ancora negli anni '50, alla caccia allo stambecco sul

Gran Paradiso.

L’annata proseguì per il cittigliese con il quarto posto al Giro dell’Emilia (nonostante un salto di catena a 50 metri dall’arrivo). Il piazzamento gli fu sufficiente per confermarsi Campione d’Italia.

Ultimo trionfo del ‘27 al Giro di Lombardia. Binda scattò sul Marchirolo e arrivò a Milano con quattro minuti su Piccin, *«che* - come fece notare il Campione del Mondo - *termina in modo meraviglioso una gara da lui condotta con impareggiabile bravura»*.

Magia delle Sei Giorni



In alto, Binda si allena a bordo della motonave Augustus
In basso, turno di riposo alla Sei Giorni di New York *(1930)*

Soltanto chi ne ha avuto esperienza diretta può comprendere fino in fondo il fascino delle Sei Giorni, insieme suggestivo di sport e spettacolo. Per sei sere gli atleti si prestano alle combine (che fanno parte del gioco) e si scatenano in grandiosi scatti o inseguimenti, mostrando grande potenza e notevole colpo d'occhio. Molti di loro, come fossero attori, rispettano precisi ruoli: c'è quello specializzato nelle fughe pazze e quello che, senza tanto clamore, riesce sempre a guadagnare un giro.

É un tipo di gara che coinvolge moltissimo il pubblico, divertito dalla vivacissima competizione ingaggiata per la conquista dei ricchissimi premi. Spesso gli organizzatori mettono in coppia uno stradista e un pistard, creando così un mix che assicura interesse e spettacolo.

Tutti questi ingredienti erano presenti anche nelle Sei Giorni dei tempi di Binda, molte delle quali (come quelle americane o tedesche) sono diventate mitiche. Allora, comunque, le Sei Giorni erano davvero massacranti. La coppia di ciclisti doveva stare in pista 24 ore su 24 e soltanto nelle ore notturne, durante la cosiddetta neutralizzazione (da mezzanotte alle sei del mattino), a turni di tre ore uno riposava e l'altro continuava a girare (pur senza molto impegno perché in quelle sei ore non erano previste gare). Ma bisognava fare così, altrimenti si veniva squalificati. Le piste americane erano molto corte, solo 165 metri, con curve ripide e molto strette. Su tali pendenze la forte velocità faceva concentrare il peso del corpo sul sellino provocando continui sfregamenti con conseguente formazione di piaghe. Il dolore per queste ferite era impossibile da sopportare ed era la causa della maggior parte dei ritiri. A questo proposito si racconta di Tano Belloni che si recava in sala massaggi per accertarsi dello stato dei fondoschiena degli avversari...

La prima Sei Giorni di Milano si svolse nell'inverno '27-'28 e Binda venne messo in coppia con Girardengo. Loro principali avversari furono Linari-Dinale. La competizione, organizzata dai francesi Coquelle e Breyer al Palazzo dello Sport, prevedeva 142 ore di corsa consecutive. Vinse,, naturalmente, pur tra qualche polemica, la coppia dei Campionissimi. Da notare che subito dopo la vittoria, Binda parti per Bratislava per correre la 24 ore.

La seconda Sei Giorni milanese, disputata l'anno successivo, si concluse invece con una clamorosa beffa: i due patron francesi si eclissarono con l'incasso e i corridori rimasero senza premi. L'organizzatore milanese, Corti, riuscì comunque a rimborsare Binda, ritiratosi al quinto giorno per una caduta, e Belloni, rispettivamente con 1500 e 1000 lire. A metà competizione il campione di Cittiglio aveva subodorato che c'era qualche problema e quindi aveva messo i piedi avanti chiedendo l'ingaggio.

Binda avrebbe partecipato a diverse altre Sei Giorni su piste europee e americane, una ventina in tutto, ma quella di Milano rimase l'unica sua vittoria in questa specialità. *«Una volta a Chicago* - ricordava Binda - *ero in coppia con Franco Giorgetti, che per classe, sveltezza e velocità è stato per me il più grande seigiornista; purtroppo però Giorgetti cadde, fratturandosi la clavicola, e io, accoppiato con l'americano Hill, giunsi secondo».*

Per partecipare alle Sei Giorni di Chicago e New York, Binda attraversò otto volte, tra il '25 e il '28, l'Oceano Atlantico. Allora il viaggio si faceva su piroscafi che

potevano impiegare anche dodici giorni a tragitto. Di quelle *avventure* Binda ha sempre avuto un buon ricordo. Ripeteva spesso di quella volta che comperò lo smoking per partecipare ai balli della prima classe (ai ciclisti gli organizzatori delle gare pagavano un biglietto di seconda). Un corridore più esperto di lui, un certo Tonani, l'aveva avvertito: *«Porta a drè ul smoching»*.

In quei viaggi il cittigliese conobbe personaggi e celebrità. Dell'amicizia di Beniamino Gigli, in particolare, era molto orgoglioso. Il celebre cantante si esibiva nel parterre della Sei Giorni di New York.

Binda, e i suoi colleghi, riferirono che in America giornalisti e organizzatori di gare raccontavano un sacco di frottole, presentandoli come dei ricconi proprietari di castelli e di tante altre belle cose. A tali amenità Binda concedeva un sorriso e qualche bonario commento. *«Se fossi stato veramente così ricco* - diceva - *non avrei certamente fatto la faticaccia di pedalare»*.

I corridori italiani tornavano a casa con un ricco bagaglio di dollari e di storie da raccontare. Gli stessi viaggi erano piuttosto avventurosi. Si partiva da un porto della Francia, Cherbourg, e per ogni traversata occorrevano circa sei giorni (la prima volta, però, Binda partì da Genova e furono necessari dodici giorni). Una volta, grazie al veloce piroscafo Bremen, il viaggio del cittigliese durò soltanto quattro giorni e mezzo. I ciclisti potevano allenarsi sui rulli nella palestra della nave e ossigenarsi passeggiando sul ponte. Dopo la Sei Giorni di New York, che si svolgeva al Madison, i corridori andavano in treno o in autobus a disputare la Sei Giorni di Chicago. Al campione di Cittiglio piaceva raccontare, anche da anziano, che le locomotive a vapore raccoglievano direttamente l'acqua in corsa da un canale che scorreva tra un binario e l'altro.

Binda non aveva mai avuto problemi a passare dalla strada alla pista, anche perché le Sei Giorni si disputavano in inverno quando non c'era altra attività che l'allenamento. Temeva soltanto le cadute: una frattura avrebbe potuto compromettere la stagione successiva su strada.

Nella foto: Seconda tappa del Giro *(1928)*

“Le mie vittorie e le mie sconfitte” (1928 – 1930)

Girardengo risorge

«Il 1928 segnò per me una delusione clamorosa quale la sconfitta al Campionato Mondiale di Budapest. Qualcuno mi ha giudicato e mi giudica un apatico e a torto. Sento come molti e forse anche di più. E se sembro freddo, e se il volto non lascia trapelare nessuna impressione, questo non significa certo che io non sento. Tutt’altro». Alfredo Binda giudicava così, nel suo libro *Le mie vittorie...*, l’annata del ‘28.

Alla Milano-Sanremo il cittigliese giunse preparato *con puntiglio e serietà,* ma venne battuto sul traguardo dal rivale storico Girardengo, che pure era riuscito a staccare sul capo Berta. Gira dapprima inseguì assieme a Negrini, poi da solo: si agganciò a Binda al casello daziario di Sanremo, in dirittura d’arrivo. Spiegò Binda: *«Soffrivo per un malessere generale: avevo mal di stomaco, per insufficiente alimentazione o forse per un bicchiere di champagne bevuto con troppa avidità a un controllo».* Quello fu quindi il giorno della resurrezione di Girardengo, che riuscì a imporre il suo fortissimo rush finale. Ma nel complesso non fu una grande Milano-Sanremo. La media finale, bassa, di 24,7 km. orari conferma ciò, così come è prova del fatto che Binda avrebbe potuto fare di più, se fosse stato bene. *«Risorgono i girardenghiani* - constatò amaramente il Campione del Mondo - e *che cosa potevo dire io? Nulla: tacere e subire».*

Ma vennero i giorni dell’importante vittoria del Giro di Colonia. Binda, conquistando questa prestigiosa corsa a tappe, ribadì la supremazia della scuola ciclistica italiana rispetto alle altre europee. Di quella gara Alfredo avrebbe ricordato a lungo il commovente saluto dei tifosi italiani emigrati, accorsi ai bordi delle strade per vedere gli uomini in maglia azzurra.

Assente Girardengo, rivale predestinato di Binda al Giro d’Italia era Piemontesi. Ma il cittigliese impose senza incertezze il suo sigillo sia sulla classifica generale sia sui traguardi parziali. Vinse infatti sia a Forlì sia ad Arezzo in volata proprio davanti a *Piemunt.* Nella Arezzo-Sulmona, una tappa durissima di 327 km. con le dure salite del Passo della Somma e della Sella del Corno (la partenza venne data di notte), si impose con sei minuti di vantaggio e ipotecò la vittoria finale.

Girardengo e Binda *(1925)*

Alfredo ottenne poi a Foggia la quarta vittoria di tappa consecutiva (secondo Piemontesi). A Roma, al termine della Napoli-Roma, venne colpito da una sassata al volto. L'episodio si risolse senza gravi conseguenze per il corridore, ma fece discutere molto. Fu un atto premeditato? E da chi? Possibile che i tifosi che non amavano Binda si potessero spingere fino a tanto? Alcuni giornali montarono il caso e lo definirono un giallo, altri si limitarono a condannare vivacemente gli ignoti artefici del grave atto.

Intanto la corsa continuò regolarmente e a Pistoia vinse inaspettatamente Albino Binda. La tappa (323 km.) prevedeva la dura salita di Radicofani, dove si involò un gruppetto con Alfredo. Su costoro più avanti piombò anche Albino. Alfredo, sorpreso

di questo ricongiungimento, prima della salita di San Baronto affiancò il fratello, che quel giorno stava pedalando davvero bene, e gli disse: *«Tu cambia il rapporto, poi torni in gruppo e tiri il fiato; quando mi fermerò io, vedrai che tutti si fermeranno con me, così tu potrai andare in fuga e arrivare solo al traguardo». «La sua fuga nelle vicinanze dell'arrivo* - disse Alfredo - *è stata sorprendente, autoritaria ed energica».*

Il Campione del Mondo prolungò poi la sua serie di tappe vittoriose con le affermazioni di Genova e Torino (ancora secondo Piemontesi). L'ultima tappa (Torino-Milano) portò il Giro alle Fracce di Cittiglio, dove capannelli festanti di tifosi salutarono il transito dei fratelli Binda. Sulla caduta di Piemontesi, avvenuta in una delle ultime tappe, Alfredo scrisse: *«Fu un peccato perché Piemontesi, avversario lealissimo, stava marciando molto bene».* In quel Giro, Piemontesi aveva vinto le tappe di Trento (la prima), di Napoli (la sesta), di Roma (la settima), di Modena (la nona) e di Milano (la dodicesima e ultima). Ma Binda era riuscito a conquistare sei successi parziali (quelli citati più la decima tappa a Genova e l'undicesima tappa a Torino).

A Milano, per il cittigliese, fu il trionfo. *«È l'epilogo atteso, il più logico»,* commentò Emilio Colombo sulla Gazzetta.

Dopo il Giro si corse la Predappio-Roma di 375 km. Il via venne dato alle tre del mattino, acqua scrosciante per tutto il giorno. All'arrivo Binda batté in volata l'allievo del Gira, Negrini.

Nella Milano-Modena a cronometro, seconda prova del Campionato italiano, Girardengo riuscì a prevalere per tre minuti sul Campione del Mondo. *«La causa della sconfitta non so trovarla»,* disse Binda, che si rifece nel Giro del Veneto, vinto nonostante quattro forature.

I due galli scelgono la via dell'albergo

E giunse il giorno del Mondiale di Budapest, un appuntamento tanto atteso quanto tradito sia da Binda sia da Girardengo, ritiratisi senza lottare, impegnati soltanto a controllarsi a vicenda. Binda si è sempre rammaricato di quella vicenda, consapevole di aver gettato al vento l'opportunità di vincere un altro Campionato del Mondo. I nostri due capitani vennero poi squalificati dall'Uvi per sei mesi. *«La deliberazione presa dalla presidenza dell'Uvi* - scrisse Colombo - *è grave e non trova riscontro nella storia del ciclismo italiano su strada... Insisto inoltre sul fatto che al dissidio non si attribuì tutta l'importanza dovuta perché anche molti ufficiali erano incrollabilmente convinti della vittoria di Girardengo e del suo accordo con concorrenti stranieri... è fuori di dubbio che qualche cosa di difettoso vi è stato nella preparazione spirituale dei nostri rappresentanti».* I dirigenti del nostro ciclismo, insomma, vedevano di buon occhio un'affermazione del Gira, per il quale Budapest poteva costituire l'ultima possibilità di conquistare una maglia iridata. Esplicito il commento di Gianni Cerri: *«I dirigenti stavano con Girardengo, che doveva chiudere*

la carriera con un titolo». Il cittigliese, costretto a convivere in squadra con un altro favorito, soffrì la situazione e non affrontò la gara con la dovuta determinazione. *«Binda* - constatò il routier - *sembra magnetizzato: la presenza dell'omino lo paralizza nell'esplicazione dei suoi sforzi»*.

Si corse il 16 agosto su un percorso di 192 km. La vigilia venne caratterizzata da alcuni problemi all'interno della squadra, così gli azzurri non avevano la tradizionale maglia della nazionale, ma quella dei club di appartenenza. La partenza venne data alle sei e trenta.

Dopo un'ora di corsa scattò Van Havel, che venne raggiunto dal belga Ronsse, poi involatosi da solo verso la vittoria. Binda e Gira, che avevano rinunciato a inseguire con il novese impegnato a marcare in modo stretto il cittigliese, a un certo punto scelsero la strada degli alberghi. La classifica finale vide George Ronsse primo alla media di 30 km. orari, il tedesco Nebe secondo a venti minuti e terzo l'altro tedesco Wolke.

Per la squalifica Alfredo dovette rinunciare ai contratti già firmati per le gare su pista, compreso il famoso Boul d'Or di Parigi. In quei tempi le competizioni in arene, stadi o piazze erano numerosissime. Si correva su piste in terra battuta o in legno, appositamente costruite per le corse e poi smontate e spostate a manifestazione finita. *«Abbandonai la bicicletta* - scrisse Binda nel suo libro - *gli allenamenti, la vita metodica e cercai nei divertimenti quello stordimento del quale avevo bisogno»*. Improvvisamente arrivò poi l'amnistia voluta dalle alte sfere del Partito. Binda tornò ad allenarsi, ma al Lombardia non andò oltre un secondo posto, dietro a Belloni. Girardengo, definito da Alfredo *irriducibile avversario* e presente alla corsa come direttore sportivo, porse reclamo contro Binda per un cambio di ruota effettuato a Grantola giudicato irregolare. La giuria, tuttavia, respinse l'accusa.

Accusato di ingordigia

Scottato dal fattaccio del Mondiale, Binda cominciò il 1929 con una gran voglia di riscatto. Modesto com'era, Alfredo aveva giudicato disastroso l'anno trascorso, un anno durante il quale aveva pur vinto un Giro d'Italia e un Campionato italiano. Diceva dunque di volersi rifare, sapendo che *«dagli osanna alla impopolarità nello sport c'è poca distanza»*.

L'inizio dell'anno fu molto felice per Binda, che finalmente si impose nella Milano-Sanremo. In una bella giornata senza vento, il cittigliese attaccò sul Turchino e più avanti venne raggiunto da Negrini. Verso Loano scattò di nuovo ma questa volta fece il vuoto e vinse alla media record di 31,628 km. orari (il precedente primato resisteva dal 1913). Secondo si classificò Frascarelli a 8'30". Colombo scrisse: *«Binda è risorto»*.

Seconda classica del calendario era il Giro del Piemonte: l'edizione del '29, valida

per il Campionato italiano, fu per Binda, come disse lui stesso, *«la corsa più difficile e più dura che abbia disputato nella mia carriera»*. L'aria gelida mattutina bloccò la digestione del cittigliese che svenne subito dopo la partenza, poi si rialzò ma svenne di nuovo. *«Pensavo alle critiche che non mi vennero mai risparmiate* - ricordò Binda - *e che mi tacciavano di essere freddo calcolatore, un senza cuore»*. Per questo, nonostante i 22 minuti di distacco accumulati, il campione decise di non ritirarsi e diede vita a un inseguimento pancia a terra che durò 280 chilometri (220 dei quali da solo). Quando si trovò a poco più di un minuto dal primo, Negrini, venne assalito dalla fame: la crisi gli impedì di sognare una vittoria, che sarebbe stata clamorosa, e gli fece perdere qualche minuto. All'arrivo si classificò comunque secondo, a circa quattro minuti da Negrini, Il vincitore corse a una media di 31,6 km. orari, mentre venne calcolato che Binda, tolto il tempo perso per il doppio svenimento, quel giorno viaggiò a una media di 32 km. orari.

Il cittigliese tornò a vincere al Giro di Romagna, nonostante una caduta determinata da un improvviso accecamento causato dal polverone delle macchine al seguito.

Al Giro d'Italia solito e previsto dominio: Binda vinse a Foggia, Potenza, Cosenza, Salerno, Formia, Roma, Orvieto. Non aveva rivali né in volata né in salita. Il solo che poteva contrastarlo negli arrivi in gruppo era Belloni, che però dovette ritirarsi per una caduta dopo aver vinto la prima tappa, dopo sette monologhi di Binda in altrettante tappe i giornalisti non sapevano più che cosa scrivere. A Siena il giudice diede la vittoria a Bianchi, ma Binda non mancò di rilevare che la decisione gli sembrava ingiusta. Sul traguardo era giunto per primo il cittigliese, ma i primi quattro vennero accusati di reciproche scorrettezze e perciò retrocessi. Alfredo, che vinse subito un'altra tappa (ad Alessandria), dai suiveurs veniva ormai ritenuto un ingordo che voleva vincere sempre. Il podio finale vide primo il cittigliese, secondo piemontesi (a 3'44") e terzo Frascarelli (a 5'04").

Binda, dopo l'arrivo finale all'Arena di Milano (dove aveva favorito, giungendo secondo, la vittoria dell'alfiere della Wolsit Binale), venne sonoramente fischiato dal pubblico, stanco dello strapotere di un solo corridore. Lui, allora, si appartò sotto un tendone per scaricare tensione e rabbia e lasciò scorrere qualche lacrima. Fu probabilmente in quel dopo-Giro che i dirigenti della Legnano e della Gazzetta cominciarono a ragionare sul modo di evitare simili episodi. Era chiaro che l'unica soluzione doveva consistere nell'escludere Binda per un anno dalla partecipazione alla corsa a tappe, un progetto facile da esporre ma davvero difficile da realizzare.

Nella Predappio-Roma, di 376 km., disputata il 21 luglio con un caldo asfissiante, Binda vinse in volata ancora una volta su Piemontesi, dopo quindici ore di gara.

In alto, la squadra della Legnano ad Alassio prima della Milano-Sanremo *(1929)*
In basso dopo la foratura alla Milano-Sanremo

Piani d'Invrea (Varazze): passa Binda *(Sanremo 1929)*

Maledetta bottiglietta

Sul Mondiale di Zurigo Binda scrisse nel ‘31: *«Tutti erano concordi nel pronosticare una mia vittoria. Invece fu uno scacco e per me anche una grave delusione. Ancora oggi, dopo tre anni da quella cattiva giornata, non arrivo a spiegarmi la causa della mia debacle. Indubbiamente la colpa fu tutta mia»*. Si corse il 16 agosto, con Binda capitano unico. Girardengo aveva deciso di non partecipare. Venne scelto un percorso di 200 km. quasi completamente piatto, quindi assolutamente non adatto al cittigliese, su strade polverose e piene di buche. L’unica asperità era rappresentata dalla salita di Altmatt, da affrontare due volte.

Durante il primo giro andò all’attacco Piemontesi, subito raggiunto dai belgi. Il cittigliese aveva una gran voglia di fare e forse esagerò a stare sempre in prima fila. Sbagliò sicuramente a evitare il rifornimento di Lucerna.

A 30 chilometri dal traguardo era in fuga un gruppetto di sei corridori con Binda, Frascarelli, Frantz, Ronsse e Derwaers. Il belga Derwaers cercò di staccarsi, ma venne *stoppato* dagli italiani.

Nel frattempo Binda si era accorto di avere un rapporto troppo basso per la volata. Ai seicento metri scattò Frantz, seguito da Ronsse che poi lo saltò per andare a vincere. Binda si classificò soltanto terzo. Eppure alla vigilia si era sentito in grande forma. Tutto, del resto, era andato per il verso giusto fino ad alcuni chilometri dal traguardo, quando aveva chiesto una bevanda all’auto. *«Non ce n’era bisogno* - raccontò poi Binda - *ma bevvi lo stesso e dopo tre chilometri ero fuori combattimento, con le gambe di legno. Questa disavventura mi convinse che un atleta deve fidarsi solo delle proprie forze. Non volli più sentir parlare di certe bevande miracolose. Persi il Mondiale di Zurigo per un capriccio della sorte. Non sono mai riuscito a sapere cosa ci fosse in quella borraccia»*. Binda poi raccontò più volte che la persona che aveva preparato l’intruglio spaccagambe si scusò con lui. Ma, per rispetto, non ne fece mai il nome.

Volendo riabilitarsi, Binda decise di cimentarsi in pista con l’obiettivo del record dell’ora. Il 28 settembre si fece pertanto aprire il Velodromo Sempione di Milano (pagando trecento lire) e raggiunse i 42,462 km., nuovo record italiano. Poiché il mantovano Gaioni, qualche giorno dopo, segnò una performance migliore, Alfredo tornò in sella il 12 ottobre e stabilì il nuovo record italiano dell’ora con 43,777 km. Il risultato venne ottenuto anche se una foratura all’inizio della seconda mezz’ora fece perdere a Binda una ventina di secondi costringendolo a cambiare la bicicletta. *«Binda* - scrisse Emilio Colombo - *ha dimostrato di poter battere il record assoluto di Egg. Binda, che non ho mai visto cadere esausto e il cui limite di possibilità non fu mai esattamente precisato, ha compiuto ieri la più sorprendente prova della sua superba carriera»*. Quel giorno, Binda riuscì ugualmente a battere i record mondiali dei 15, 20 e 50 chilometri, con una preparazione che egli stesso ritenne effettuata *alla chetichella.*

La sera stessa del record, Alfredo prese il treno per Napoli, dove era in programma, due giorni dopo, una corsa a cronometro di 100 chilometri valida per il Campionato italiano. Vinse a 35 km. orari e secondo si classificò Learco Guerra con otto minuti di distacco. Il mantovano Guerra, muratore (guai a chi lo definiva manovale!), era coetaneo di Binda ma era divenuto professionista soltanto a 27 anni. Si era rivelato proprio nel '29 ai Campionati italiani di mezzofondo disputati sulla pista di Carpi, vinti davanti al cittigliese.

Per quest'ultimo l'anno si chiuse, quindi, con la conferma della vittoria al Campionato italiano e col presentarsi alla ribalta di un nuovo avversario, un ragazzone dal faccione largo e luminoso allevato guarda caso proprio da Girardengo, il vecchio campione che alternava la partecipazione a qualche gara con il mestiere di direttore sportivo.

Il Giro di Lombardia, disertato da Binda, venne vinto da Fossati davanti a Zanaga e a Di Paco.

Pagato per non correre

«Il 1930 - scrisse Binda - *fu un anno in cui vissi giorni penosi, conobbi la sconfitta piena di amarezza e fui bersaglio alla critica e alla polemica. Ecco l'anno che mi diede la possibilità di apprezzare il vecchio adagio: - i veri amici si conoscono dalla sventura. Ecco l'anno che pur tuttavia mi diede la somma soddisfazione di affermarmi ancora nella gara per il titolo più ambito: il Campionato Mondiale. Le gare ciclistiche logorano il corridore. Dopo un qualche anno che un corridore su strada si trova sulla breccia, c'è qualche cosa che non va più. É ancora forte, aitante, ma i muscoli non sono più quelli, il cuore neanche».* C'è un po' di amarezza in queste note dettate nell'autunno del '31, quindi dopo un periodo relativamente lungo, per uno come Binda, senza risultati eclatanti. É forse sulla base di considerazioni come queste che un giornalista definì l'uscita di *Le mie vittorie... «un commiato agonistico».* Ma si consideri che, nel '32 e nel '33, il cittigliese avrebbe vinto ancora un Campionato del Mondo e un Giro d'Italia, tanto per limitarci alle gare più importanti.

E torniamo al 1930, cominciato con una Sanremo disputata a corto di preparazione. Binda tentò la fuga sui Piani d'Invrea, poi cadde e si ritirò. In seguito, nel Giro di Toscana, valido per il Campionato italiano, fu secondo (vinse Caimmi).

«Al Giro non fui invitato», scrisse semplicemente Binda, che evidentemente non amava soffermarsi su quanto accadde alla vigilia del Giro del '30. Nella storia del ciclismo non è più capitato nulla di analogo: Binda venne pagato per non correre poiché la sua presenza avrebbe tolto ogni interesse alla competizione, tanto era schiacciante la sua superiorità. Quando seppe dalla Gazzetta di essere stato escluso dalla gara, Alfredo dapprima si sorprese *(«Ma pensa che cosa hanno detto di me»),*

poi si arrabbiò molto. *«Sono un professionista* - disse ai suoi dirigenti - *e quindi devo correre».* Seguirono molti incontri tra Emilio Colombo, direttore della Gazzetta dello Sport, Bozzi della Legnano e Binda. Alla fine si pattuì di dare subito al cittigliese 22.500 lire, pari al mancato guadagno per una vittoria finale accompagnata da alcune vittorie di tappa, e gli venne concesso di correre gare a ingaggio senza l'autorizzazione della squadra. *«Quando lo invitarono a non partecipare al Giro* - disse Domenico Piemontesi - *perché 'troppo forte', in realtà avevano deciso di lasciarlo a casa perché potesse partecipare più fresco al Tour».* In effetti, ufficialmente venne detto che il campione di Cittiglio non faceva il Giro per dedicarsi al Tour (allora si riteneva che un atleta potesse prendere parte con profitto soltanto ad una delle due grandi corse a tappe). Ma, come detto, l'esclusione fu determinata dalla schiacciante superiorità manifestata dal cittigliese nelle edizioni precedenti del Giro.

Più avanti nell'età, Binda gigioneggiava su quegli episodi e forse un po' si vantava di essere stato l'unico ciclista della storia a essere stato escluso da una corsa perché troppo forte.

Il Tour, un appuntamento mancato

Il patron della corsa francese, Henry Desgranges, stava pensando al campione italiano da almeno tre anni, cioè dal 1927, ma Binda si era dimostrato sempre abbastanza disinteressato a una corsa massacrante che sponsor e tifosi italiani consideravano meno importante di altre corse italiane. *«Ai miei tempi* - ha affermato in diverse interviste il cittigliese - *alle case di biciclette non interessava vincere all'estero. Alla Legnano preferivano un Campionato italiano, in più prove, al Giro di Francia o a un Campionato del Mondo».*

Fu nel '30 che Desgranges riuscì finalmente a ottenere la firma tanto agognata. Era il primo anno del Tour per squadre nazionali ma Binda non voleva responsabilità e si recò in Francia come si trattasse di una qualsiasi gara a contratto. Di fatto, comunque, era il capitano della compagine italiana, che schierava per l'occasione anche l'emergente Guerra.

La prima tappa si concluse in volata: Charles Pélissier batté Binda. Seconda tappa: Guerra venne mandato da Binda a prendere un fuggitivo poi continuò da solo fino al traguardo di Dinan dove indossò la maglia gialla (alla partenza del Tour nessuno nel clan italiano aveva previsto che il primato potesse essere raggiunto così presto). Altra vittoria di Pélissier a Brest, con Binda seriamente danneggiato durante lo sprint da Demuysère.

Nella Brest-Vannes Guerra forò ma, con l'aiuto determinante di Binda, riuscì a rientrare in gruppo. All'arrivo il cittigliese fu terzo. La sua gara venne caratterizzata anche da una caduta e da un portentoso recupero,, sebbene francesi e belgi si fossero scatenati: questo sforzo si aggiunse all'altro promosso a favore di Guerra, che Colombo definì *«gesto sublime, senza uguali, di grande generosità e di poesia».* Desgranges sull'Auto commentò: *«Vedendolo all'opera abbiamo avuto una sensazione d'arte... non una critica da fare».*

Scrisse ancora il patron del Tour: *«Quando un uomo, come Binda fece per Guerra nella tappa Brest-Vannes del Tour del '30, perde contatto con il plotone di testa per andare a cercare il suo connazionale che ha forato e veste la maglia gialla - come Jean Vajian riportando di notte la piccola Cosette al villaggio - dico che è un dovere proclamare la grande dote di questo corridore e che coloro che all'epoca non lo hanno giudicato, così devono ammetterlo oggi».*

Binda a St. Girons, costretto ad un pesante ritardo dalla rottura del sellino *(Tour de France 1930)*

A Les Sables d'Olone vinse Leducq e Binda si classificò al terzo posto. A Bordeaux il cittigliese venne trattenuto in volata da Pélissier. Nella tappa successiva accadde di tutto. *«La settima tappa* - leggiamo in *Le mie vittorie... - fu per me il mio calvario. Vivessi cent'anni non dimenticherò mai più la Bordeaux-Hendaye».* Dopo 45 chilometri di corsa Binda, che si trovava nel fondo del plotone, venne coinvolto in una caduta generale. Più avanti cadde di nuovo e venne preso dallo scoraggiamento. Aveva perso troppo tempo e perciò pensò che fosse giunto il momento di ritirarsi. Arrivò al traguardo comunque in tempo massimo, ma con un'ora di ritardo. *«Continuai per puro senso di disciplina e per aiutare Guerra»,* disse Binda.

Il riscatto del nostro campione arrivò nei giorni seguenti, quando trionfò nelle tappe pirenaiche: a Pau fu primo, dopo aver aiutato Guerra, e fu primo anche a Luchon, in un tappone con Aubisque, Tourmalet, Col d'Aspin. Sul Tourmalet restò al fianco di Guerra, notoriamente non a suo agio sulle salite, e poi partì per andare a cogliere il successo. Quel giorno il mantovano perse la maglia gialla (ma Binda fece molto di più del possibile per dargli una mano) e il cittigliese si confermò grandissimo scalatore. Scrisse Henry Desgranges: *«Avete mai fatto caso, quando siete in un direttissimo, a come scompaiono presto alla vista i pezzetti di carta che voi buttate dal finestrino? Così ho visto scomparire gli avversari, sotto l'azione di Binda sulle salite pirenaiche».* Non a caso qualche anno dopo lo stesso Desgranges stilò una classifica dei migliori grimpeurs di tutti i tempi nei Giri di Francia, mettendo Binda davanti a Lucotti e a Trueba.

A Luchon era programmata una giornata di riposo e la sosta rinfrescò i propositi di ritiro del cittigliese. Poi però Binda decise di schierarsi regolarmente al via della Luchon-Perpignan. Sulla cima del Colle Portet transitò per primo ma, in piena discesa, gli si ruppe il bullone reggisella. Il cittigliese sistemò in fretta e furia la sella ma il bullone si ruppe di nuovo. Si rese dunque necessaria la ricerca di un fabbro per la riparazione. *«Il ritardo era ormai rilevante* - disse Binda - *e la bicicletta in condizioni anormali: d'improvviso mi venne a mancare la volontà e mi ritirai»*. Finì così il primo Tour (e sarebbe stato l'unico) del campione di Cittiglio. Il fatto, naturalmente, diede il via a nuove polemiche. C'è chi ha sostenuto che il Regime non potè apprezzare la decisione di Binda tanto da non perdonargli la presunta debolezza. La riconciliazione sarebbe avvenuta soltanto ai Mondiali di Roma del '32. Luigi Chierici, nel suo libro sul Tour del '48, sostiene che *«Binda dal Tour si era ritirato per una banale scusa, lo riteneva una corsa selvaggia»*. Da parte sua Binda commentò così la circostanza: *«C'è taluno che crede che correre in bicicletta sia un divertimento e che crede che i corridori siano macchine»*. In realtà il cittigliese stava pensando anche ai Mondiali, che voleva affrontare con una giusta preparazione evitando di arrivarci stanco e demotivato.

Prima della gara iridata il calendario presentava la cronometro di Vicenza, valida per il Campionato italiano: Guerra stravinse e Binda fu terzo.

Ancora in maglia iridata

Per la gara di Liegi, oltre al cittigliese, vennero selezionati Guerra e Grandi. Binda aveva forzato il ct Spositi a convocare Grandi al posto di Mara, che voleva correre per sé. Il Campionato del Mondo si corse il 30 agosto su un circuito con pendenze fino al 16 per cento su un totale di 210 chilometri.

Partirono in 23 alle 10.50, dopo la punzonatura effettuata davanti al Caffè Richelieu sotto un cielo sereno. Moltissimi erano i tifosi ai bordi della strada. Faceva un gran caldo e tutti i corridori soffrirono per la sete. *«Fui costretto a scendere di macchina* - ricordò Binda - *per entrare in un'osteria ad acquistare una bottiglia di acqua minerale: questo avveniva per la prima volta in tutta la mia lunga carriera sportiva»*. Per tre quarti la corsa fu incolore. Binda dovette superare una leggera indisposizione, mentre gli stranieri adottarono una tattica attendista. A un certo punto provò ad attaccare Grandi, con Baraque e Fraidure, ma inutilmente. Dopo 95 chilometri ecco la prima vera selezione: in testa rimasero in 13. Ad Aywaille Binda forò. Mentre francesi e belgi si stavano scatenando, rigonfiò il palmer senza sostituirlo e riprese il gruppetto dei fuggitivi in poco più di un chilometro. Si arrivò così alla penultima salita, a Theux, nel punto esatto dove il cittigliese aveva previsto di attaccare. Mancavano una trentina di chilometri al traguardo. L'imprevisto, questa volta, si materializzò nelle forme di un cane, che attraversò all'improvviso la strada. Binda cadde ma si rialzò accorgendosi che soltanto Ronsse stava tenendo la sua

ruota. Il pericoloso Frantz si era ritirato da tempo. Ultima salita, a Embourg, e nuovo attacco del portacolori azzurro, che in cima cambiò il rapporto.

Sul tratto in piano dopo la discesa rientrò Ronsse, che Binda invitò subito a tirare. Il belga, però, non voleva collaborare e l'andatura calò di colpo. A trecento metri dal traguardo Guerra e il tedesco Stoppel piombarono a piena velocità sui due rivali. Si formò un trenino con Guerra che precedeva Ronsse e Binda. Ai cento metri, dopo uno scarto improvviso del mantovano, partì il cittigliese, che riuscì a vincere davanti a Guerra e a Ronsse, il due volte campione del mondo questa volta battuto a casa sua.

Nella circostanza Guerra aveva dato un aiuto importante a Binda, *lavorando* in volata per lui (Ronsse infatti, essendo riuscito a prendere la ruota del mantovano, si trovava in una posizione pericolosa). *«Binda* - si chiese Gianni Brera - *aveva aiutato Guerra al Tour per poter essere ricambiato al Mondiale? Son tutte balle!»*. Ed è vero: ai Mondiali il fair play non esiste e certi calcoli non si fanno. La posta in gioco è troppo alta. Binda rievocò così il dopo corsa: *«In me era qualcosa di infinitamente dolce. Troppe amarezze avevo provato, troppe umiliazioni avevo subito senza reagire, senza lamentarmi e troppe sfortune»*. Durante la premiazione qualche lacrima solcò le guance del Campione del Mondo, particolarmente festeggiato da un gruppo di emigrati cittigliesi che lavoravano a Olten. L'edizione straordinaria della Gazzetta titolò *Binda superbo di classe e di forma. «Questo grande corridore* - si legge in prima pagina - *personalissimo e non sempre fortunato, spesso chiuso sino ad apparire scontroso, è un poco sentimentale, un poco zingaro e un poco bizzarro»*.

La corsa stregata

Il destino volle che proprio il 30 agosto, mentre Alfredo vinceva a Liegi, Albino andasse a cogliere un'affermazione importante, sbaragliando il campo degli avversari nella Tre Valli Varesine. Albino, di due anni più giovane del Campione del Mondo, era un tipo schietto e molto simpatico. Aveva cominciato a correre dopo il servizio militare. Non fu un vincente, ma si distinse per l'ottimo lavoro sempre svolto a favore del più titolato fratello. Raccontava che negli arrivi affollati si metteva in fondo al gruppo e alzandosi in piedi sui pedali cercava di scrutare tra i primi per vedere quando il fratello Alfredo faceva il *goep* (gobbo), cioè quando si incurvava per lo sprint il più delle volte vincente. *«Ecco* - disse Alfredo di Albino - *un ragazzo che non molla: è difficile immaginare un gregario al pari di lui fedele, pronto e intelligente»*.

Quella del 30 agosto del '30 fu la più grande soddisfazione della carriera di Albino, in una corsa per Alfredo stregata. L'anziano Alfredo, parlando della sua carriera con un giornalista, disse, a proposito della Tre Valli: *«Dovrei vergognarmi, ma non lo faccio perché ho provato più di una volta. Niente, era destino che non vincessi la mia corsa»*. In realtà Alfredo potè correre la Tre Valli soltanto un paio di volte e ha sempre preso con ironia il fatto che il Binda meno famoso fosse riuscito nell'impresa. Diceva: *«Non riesco a farmi credere quando spiego che l'A. Binda che leggono sull'albo d'oro della Tre Valli sia Albino e non Alfredo»*.

Guerra insidia il trono

Il 13 settembre, nella Predappio-Roma (480 km., con partenza alle ore 22, valida per il Campionato italiano), vinse Guerra davanti a Binda, che fu vittima di una foratura e si classificò con 4 minuti di ritardo dal mantovano. All'arrivo il Campione del Mondo venne impietosamente fischiato da un pubblico che lo avrebbe voluto vincitore. Altra sconfitta del cittigliese, che si ritirò, nella Coppa Caivano. E altra vittoria di Guerra, la cui popolarità era giunta al massimo punto: era diventato Campione d'Italia e aveva guadagnato il soprannome di *locomotiva umana*, una definizione che si adattava a pennello al suo carattere e alle sue peculiarità di corridore.

Alla vigilia di questa corsa avvenne un episodio simpatico riportato in *Le mie vittorie*.... Binda si trovava al ristorante con alcuni corridori tra i quali Marchisio, Gremo e Frascarelli. Si presentò loro un fotografo che voleva immortalare il Campione del Mondo ma fece posare Marchisio. Quest'ultimo stava per far notare lo scambio di persona quando proprio Binda intervenne per dirgli di acconsentire alla richiesta.

Alfredo Binda e Learco Guerra

Il fotografo volle poi scattare anche una foto di gruppo e Binda, che doveva fare un giro del tavolo per unirsi agli altri, venne fermato da un perentorio invito: *«Scusi, voglio soltanto i corridori, non gli estranei»*. Il cittigliese si ritirò allora in buon ordine. Quando il maldestro fotografo se ne andò il gruppo di amici proruppe in sonore risate.

Il giorno dopo Binda venne raggiunto di nuovo dal fotografo, in evidente stato di agitazione, che ripeteva: *«Mi licenzieranno se non porto in redazione un'immagine*

del campione». Con molta pazienza, allora, Binda si mise a disposizione per nuove fotografie.

L'anno di corse si chiuse col Giro di Lombardia vinto da Mara. Binda, caduto all'inizio del Ghisallo, forò tre volte ma riuscì a raggiungere il gruppo dei migliori nei pressi di Tradate. Lo sforzo fatto venne però pagato in volata. Il cittigliese venne classificato secondo dietro a Mara soltanto perché Piemontesi (che tagliò per primo il traguardo) venne squalificato. Terminò così una stagione che Binda definì *sfortunata* nonostante la vittoria al Mondiale.

Sulla partecipazione di Binda al Tour, tra il campione e Carlin ci fu uno scambio epistolare del quale rimangono i testi del giornalista. *«Caro Binda* - scrisse Carlin il 2 settembre '30 - *ho ricevuto con molto piacere il tuo telegramma, il quale mi dimostra che mi vuoi sempre bene anche se ho sempre detto schiettamente tutto quello che pensavo. Potevi aver ragione di non volere andare al Tour, ma il tuo torto è stato quello di finire per andarci senza essere decisissimo a vincerlo a qualunque costo».* Il 13 ottobre Carlin tornò a scrivere a Binda per incitarlo a cercare *«con tutta la volontà di riscattare l'infelice prova della Caivano»* e per tornare sull'argomento del Tour. Chiese il giornalista: *«Davvero che andrai al Tour '31?».*

Gli alfieri del cittigliese

Campione inimitabile, dall'enorme classe, gran teorico della preparazione, Alfredo Binda ha sempre raccolto attorno a sé altri corridori. Come una chioccia che alleva i suoi pulcini, il cittigliese, una volta affermatosi, volle essere circondato da giovani compagni, preferibilmente suoi conterranei. *«Già* - disse Binda nel '34 - *la mia squadra proviene tutta da una medesima regione. Credo che sia la prima volta, nelle cronache nazionali del ciclismo, che questo fenomeno si verifica. É un vantaggio considerevole per lo spirito di corpo della pattuglia. Il campanilismo, quando non scaturisce dalle cattive fonti dello spirito gretto o rissoso, è un coefficiente notevolissimo di coesione e di fervore combattivo per una squadra di atleti».*

Primi allievi di Binda furono i gemoniesi Alessandro Cattalani e Battista Visconti, due buoni ciclisti che tuttavia vollero lasciare troppo presto il maestro. *«Strano a dirsi* - scrisse Vincenzo Baggioli su Exclesior - *quando vollero staccarsi dal campione di Cittiglio, i due improvvisamente calavano ed ora... Visconti è cameriere a Montecarlo e Catalani ha un'officina meccanica a Bruxelles».* Nell'elenco bisogna poi aggiungere Marin, Zanzi e Macchi. Quando quest'ultimo si affacciava al professionismo (nel '33), un altro corridore varesino era già più di una promessa: Remo Bertoni, affermatosi vincendo la corsa *Medaglione d'onore Alfredo Binda* e poi diventato compagno di squadra di Alfredo. Bertoni fu protagonista di un grande mondiale romano nel '32.

Binda, insomma, s'era fatto anche la fama del talent scout: amava circondarsi di gente in gamba e fidata. Autentici pupilli del Campionissimo furono sia Macchi sia

Bertoni, che spessissimo lo *scortavano* negli allenamenti. Memorabili sono rimaste le uscite invernali, sulle strade della Sanremo, quando la pattuglia dei legnanisti si dava appuntamento nel varesotto e, calzoni alla zuava, bici con parafanghi e tubolari a tracolla, partiva per la Riviera. Sul finire della carriera di Binda, altri giovani allievi furono Tamborini, Erba e Canavesi.

La società "Alfredo Binda" di Varese

Furono le capacità di intuizione e di iniziativa di Togn Ambrosetti a far nascere la società Alfredo Binda, in quel di Varese, nel 1929. Il 22 gennaio di quell'anno Togn, che da tempo era un fan di Binda tanto d'aver dato il nome di Alfredo al suo primogenito, diede appuntamento al Campionissimo al Caffè Sport di Viale Aguggiari di Varese e gli propose di fondare una società col suo nome. Primo presidente fu Rodolfo Giangrandi, Ambrosetti fece il direttore sportivo. Fu quella la prima vera società varesina di ciclismo. I soci, che all'inizio erano 380, aumentarono di anno in anno. Divennero 1404 nel '51, mentre il numero massimo dei corridori tesserati venne raggiunto nel '31 con 275 atleti. Validi corridori della Binda furono Italo Astolfi, Rino Benedetti, Remo Bertoni, Albino Binda, Enrico Bovet, Severino Canavesi, Luigi Ferrando, Adolfo Leoni, Luigi Macchi, Augusto Zanzi, Secondo Magni, Domenico Piemontesi, Francesco Prina, Aldino Emilitri e nel dopoguerra Bregnali, Vitali, Brazzelli, Fezzardi, Stefanoni, Ambrogio Colombo, Marcoli, Caverzasi, Fontana. La Binda, che ha partecipato anche a due Giri d'Italia, ha organizzato nel '30 una corsa, la Coppa Dea, con 372 partenti: un vero record! Negli anni '30 la società si distinse anche per una certa, seppur sporadica, attività editoriale. Pubblicò infatti, per esempio, il libretto *Il segreto di Binda* e il *Decalogo del perfetto bindiano.*

Cittiglio, casa Binda: Alfredo e Albino tornano dall'allenamento

«Ambrosetti - scrisse Natale Cogliati sulla Prealpina - *inventò negli anni venti la figura del general manager»*. Divenuto patron della Tre Valli, Togn organizzò i mondiali del '39 e del '51, per i quali venne realizzata la strada Brinzio-Bedero. É da attribuire ad Ambrosetti, che morì nel '70 a 73 anni, anche la costruzione di altre

strutture quali le piste ciclistiche dell'Ippodromo e dello Stadio di Varese. Mitico presidente della Binda è stato Carlo Curti, che mantenne la carica per un quarto di secolo.

All'inizio degli anni '80 divenne presidente Mario Leva, direttore di corsa internazionale, grande organizzatore di competizioni ciclistiche in Italia e all'estero e consigliere della Lega professionisti. Attualmente la società non ha atleti tesserati: riunisce un nucleo di soci molto affiatati, disposti a grandi sacrifici pur di riuscire a organizzare alcune corse appartenenti alla tradizione ciclistica provinciale e nazionale, prima tra tutte naturalmente la Tre Valli Varesine.

Nella foto: Binda durante la cronometro Bologna-Ferrara *(Giro 1933)*

Gli ultimi trionfi (1931 – 1936)

Mille lire al mese

«Altri campioni giovani ed esuberanti sorgono, combattono molto bene, si affermano» scrisse Binda nel ‘31, ricordando l’inizio del suo duello con Guerra (che già era riuscito a vincere il Campionato italiano del ‘30). Aggiunse tuttavia il cittigliese: *«Un mio irriducibile avversario, ora pensionato, ha affermato in un’intervista, strombazzata su molti quotidiani della penisola, che Binda è finito. Incomincio a rivelare qualche debolezza, ma ho ancora diverse cartucce da sparare»*. Il riferimento era a Girardengo che durante il Giro del ‘31 disse: *«Guerra è ormai nettamente superiore a Binda; questi può rassegnarsi: non vincerà più neppure una corsa»*.

Il 1931 cominciò benissimo per Binda, che riuscì ad aggiudicarsi per la seconda volta la Sanremo. Transitò davanti a tutti sul Turchino, poi due forature frenarono la sua azione, una superata Spotorno (dopo di che venne scortato da Canazza, Gremo e Albino) e l’altra a Capo Cervo. Da solo raggiunse il gruppo a 15 chilometri dall’arrivo. Durante lo sprint venne ostacolato da Martano ma, facendosi largo col gomito, prevenì altre scorrettezze. Dietro di lui si classificò Guerra, che volle presentare reclamo. Binda, comunque, aveva vinto regolarmente.

Vincere la Classicissima negli anni trenta significava, per il cittigliese, assicurarsi dodici lire al chilometro, oltre a un premio di mille lire da dividere con i compagni. A tutto ciò bisognava aggiungere, naturalmente, lo stipendio. Per dare un’idea dei guadagni di allora, si noti che le famose 22.500 lire equivalenti al premio per il Giro non disputato del ’30 corrispondono a un valore nominale odierno di 26 milioni di lire e che le 100 mila lire all’anno del contratto di Binda del ‘34 corrispondono a 146 milioni di lire attuali. Ma tali cifre non danno l’idea dei reali guadagni del campione: tengono conto infatti soltanto dell’inflazione e non rivelano il potere d’acquisto. Se può servire, si tenga presente che allora una bella automobile come la Fiat 509 (ma le auto avevano un valore molto superiore a quello di oggi) costava 30 mila lire e che già nel ‘30 Binda riuscì a comperare la casa di via Juvara a Milano con una quarantina di appartamenti, dopo aver venduto una villa precedentemente acquistata a Cittiglio. Insomma, gli sponsor non c’erano (una delle poche pubblicità fatte in tutta la sua vita da Binda fu quella al medicinale Rim), ma certamente uno sportivo come

il cittigliese guadagnava molto bene. Si consideri che il primo stipendio Legnano, del ‘25, era stato di circa tremila lire al mese e che Gilberto Mazzi e il Trio Lescano cominciarono a cantare *Se potessi avere mille lire al mese* soltanto nel ‘38...

Binda fora a Varigotti *(Sanremo 1931)*

La Tre Valli del ‘31 fu ancora una volta sfortunata per Binda, ostacolato da un malessere di stomaco e marcato strettamente da Guerra. Vinse Giacobbe su Camusso e al Campione del Mondo e ai suoi numerosi tifosi la corsa di casa portò una nuova delusione. Al Giro di Calabria, seconda prova del Campionato italiano, vinse Guerra dopo una fuga solitaria. La gara di Binda venne compromessa da due forature, una a 18 chilometri dal traguardo che aprì le ali al rivale mantovano, e l’altra in prossimità dell’arrivo.

Partì poi il Giro d’Italia. Per la prima volta veniva assegnata al primo in classifica la maglia rosa. Prima tappa a Mantova: vittoria di Guerra, che si ripetè a Ravenna. Binda attendeva il momento giusto, e le montagne, per attaccare: vinse a Macerata e a Pescara e indossò il simbolo del primato dopo la quarta tappa. A Napoli prevalse Mara. A Roma Binda cadde durante la volata rimanendo tramortito al suolo. Giacobbe e Di Paco, per la foga dell’arrivo, non lo videro e gli passarono sopra. Il cittigliese venne subito sottoposto ai massaggi di Villa e alle cure del medico Cernezzi, che gli consigliò assoluto riposo.

In alto: Binda, Vallazza, Brunero e Negrini *(Cambio rapporti in una tappa del Giro)*

In basso: Vallazza, Ciaccheri, Binda e Brunero dopo una tappa del Giro

Finiva così il Giro del Campione del Mondo, che dovette rinunciare anche al Tour. Binda sentiva attorno a sé dell'astio ingiustificato per la rinuncia alla corsa francese. Ma lui era convinto di essere nel giusto. Considerava il Tour una gara durissima, che non poteva affrontare adeguatamente dopo quanto era accaduto al Giro (vinto quell'anno da Camusso; Guerra subì una sorte analoga a quella del rivale varesino: dopo le vittorie di Perugia e Montecatini cadde e dovette ritirarsi).

Binda aveva affidato la sua opinione sul Tour a una lettera inviata alla Gazzetta, a commento dell'esperienza dell'anno precedente. In essa aveva accusato il regolamento francese, ritenuto troppo penalizzante per i corridori («0 *si cambi il regolamento o non si mandino i corridori italiani a massacrarsi in una lotta senza l'eguale e senza confronti...»).* Desgranges, rimpiangendo l'assenza di Binda, scrisse: *«Alfredo Binda è, io penso, il più grande routier che sia mai esistito».*

Copenaghen amara, riscatto al Lombardia

Il Campionato del Mondo venne disputato a Copenaghen il 26 agosto. Caso unico nella storia della gara iridata, era stato deciso di assegnare la maglia iridata dopo una prova a cronometro (su un percorso piatto di 172 km.). Si determinò dunque una situazione ideale per Learco Guerra, irresistibile protagonista delle gare contro il tempo, specialista assoluto della corsa in pianura.

I professionisti pronti a scattare erano 17. Il via a Guerra venne dato alle 7 e 22' mentre Binda partì dieci minuti più tardi. Il mantovano si impose da subito un'andatura molto elevata e il suo vantaggio sugli avversari aumentava sempre di più. Al primo controllo, dopo 54 chilometri di corsa. Guerra era primo alla media fantastica di 41,532 kmh. Era chiaro che la competizione era aperta soltanto per le piazze d'onore. A lungo rimase secondo in classifica il francese Le Drogo superato, a 30 chilometri dal termine, da Battesini e Binda, in quel momento secondo e terzo. Intanto s'era alzato un vento forte e gelido. Crollò il francese Blanchonnet che aveva raggiunto il terzo posto in classifica. Guerra superò una crisi leggera mangiando una banana. Il momento critico di Binda fu più difficile: il cittigliese dovette infatti fermarsi in un casolare per rifocillarsi e scaldarsi un po'. All'arrivo Le Drogo fu secondo a 4'37", terzo lo svizzero Buchi a 4'48". Il mantovano Battesini fu quarto e Binda sesto. Guerra aveva vinto a 35,136 km. orari.

La grande classe e la forza del cittigliese vennero comunque ribadite in altra occasione: al Giro di Lombardia, dominato lasciando il secondo classificato (Mara) a 18 minuti. Guerra si ritirò.

Segretario di sé stesso

Nell'autunno del '31 venne pubblicato il libro *Le mie vittorie e le mie sconfitte*, dove in prima persona, con stile asciutto, Binda racconta la sua carriera corsa dopo corsa. Ma Binda non aveva dimestichezza con lo scritto e difatti anni dopo spiegò che *«quel libro me l'hanno fatto fare»*. Qualcuno glielo aveva anche steso? Di certo il volumetto fu un successo: ne vennero vendute 30 mila copie a sei lire ciascuna.

Tra le pagine si trovano alcuni dei tanti aneddoti che costellano l'esistenza di Binda, tra i quali quello che segue, capitato al campione in un periodo di sosta delle corse.

Era arrivato a casa a Cittiglio un telegramma con poche allarmanti parole: *«Fatti gravissimi. Lia»*. In un lampo nella mente del cittigliese passarono in rassegna le ammiratrici conosciute: la biondina Rosaria, la bruna di Nizza o la compagna di quel viaggio di ritorno da Parigi. *«Ma chi sarà mai quella Lia?»* si chiedeva il campione, che decise di andare all'appuntamento fissato, al Belle Vue di Pallanza. Lì giunto, gli si Presentò una signora anziana in lacrime che ripeteva: *«Mia figlia è rovinata. Così giovane e già costretta alla maternità. E la colpa è sua!»*. Binda, allora, sentendosi aggredito, pensò di fingere di essere il segretario del campione e disse: *«Mi spiace, signora, ma il Campione del Mondo non può permettersi di uscire tutte le sere al Casino Kursaal di Lugano, pertanto non può essere quella persona che ha incontrato sua figlia mettendola nei guai. E poi non ha, come dice lei, capelli neri e baffi. Il vero Campione del Mondo è questo»*. Ed estrasse dal taschino una fotografia del campione, cioè di sé stesso. La signora trasalì e Binda: *«Non si preoccupi per quello che è capitato a sua figlia. Faccia come me: prenda la vita con tranquillità e con vera serenità»*.

L'apoteosi romana

Il 1932 cominciò con una Milano-Sanremo ben preparata da Binda, il quale tuttavia lasciò che il francese Bovet scappasse e vincesse arrivando da solo a oltre 34 kmh. di media. Dopo tre minuti il cittigliese battè in volata il gruppo. Al Giro della Campania (prima prova del Campionato italiano) ci fu una dimostrazione di strapotere da parte di Guerra. Il Campione del Mondo forò due volte, riacciuffò il gruppo dei primi in salita e vinse in volata davanti a Binda e a Mara.

Quello del '32 (la prima edizione in cui vennero effettuate radiocronache) fu un Giro incolore per Binda, settimo in classifica generale, dietro a Pesenti, Demuysere, Bertoni, Guerra, Stoepel e Mara. Il Campionissimo non vinse nessuna tappa e riuscì soltanto ad arrivare due volte secondo, sempre dietro a Guerra. Gli italiani, che rischiarono di perdere la corsa per il vantaggio a un certo punto acquisito dal tedesco Buse e dal belga Demuysère, vennero accusati di scarsa combattività.

Il 15 agosto a Roma era programmata la quarta gara del Campionato italiano, sul percorso del Campionato del Mondo. Doveva essere, insomma, una prova generale. E Binda sì ricordò di essere un grande scalatore. Attaccò in salita assieme a Bertoni, provocò la selezione ma non volle insistere nell'azione. Vinse Mara davanti a Binda e a Guerra. Binda aveva dimostrato di essere ancora il campione che tutti conoscevano. L'inizio sottotono dell'anno era soltanto un ricordo.

L'edizione romana del Campionato del Mondo era programmata per il 31 agosto 1932. Venne scelto un percorso di 70 chilometri sui Castelli Romani, da percorrere tre volte, con la durissima salita di Rocca di Papa. Alla vigilia della corsa il presidente dell'Uvi, il veneto Garelli, radunò i corridori italiani in albergo per fare loro un discorsetto: *«Tutti dovranno collaborare nell'interesse di Guerra»*. La situazione era chiara: il Partito preferiva una vittoria del mantovano il quale, del resto, dati i più recenti risultati, era visto di buon occhio anche dai dirigenti sportivi. Binda ebbe tuttavia la prontezza e l'ardire di avanzare una richiesta: sarebbe stato ai patti e avrebbe aiutato Guerra, ma a condizione di poter correre per sé stesso durante l'ultimo giro.

Per il campione di Cittiglio l'appuntamento iridato aveva un'enorme importanza. Il '32 non era andato secondo le sue previsioni, così il Mondiale doveva servire a rimediare alle sfortune accumulate. Poco prima della gara disse a un giornalista amico, al quale sembrò magrissimo e particolarmente teso: *«Non c'è più lo zic zac di una volta»*. E confidò di non avere chiuso occhio tutta la notte. Era la verità o una furba bugia buttata lì per non scoprire carte vincenti?

La gara venne disputata sotto il solleone. I partenti furono 25. Tra gli italiani non venne convocato Mara, nonostante avesse vinto la gara di metà mese disputata sul circuito del Mondiale. Dopo il via si mossero spagnoli e belgi, con Guerra e Bertoni pronti nella vigilanza. Poi scattò Bertoni, cui si accodarono Bogaert e Valentyn. Vantaggio massimo del terzetto: tre minuti. Sulla salita di Rocca di Papa Binda, Guerra, Magne, Frantz e altri rinvennero sui primi. Dopo un giro era al comando un drappello di una decina di corridori. A Grottaferrata nuovo attacco dello scatenato Bertoni, con Binda, Guerra, Frantz e Magne che a fatica lo controllavano. Sull'ultima scalata dell'erta di Rocca di Papa l'azione decisiva. Provò ad andarsene lo scalatore spagnolo Montero. Lo raggiunse, naturalmente, l'eroico Bertoni, il quale poi se ne andò da solo. Quasi in vetta Bertoni venne affiancato da Binda: si formò così un tandem di corridori della stessa squadra e quasi compaesani. Binda era per Bertoni il maestro, la guida in tanti allenamenti. I due viaggiarono d'accordo e guadagnarono un minuto su Montero e Frantz, due minuti su Guerra e Valentyn. Binda aveva deciso di non staccare subito Bertoni, comprensibilmente provato dopo una corsa all'attacco, per farsi dare una mano e per evitare che Bertoni potesse aiutare nell'inseguimento i corridori attardati. A trecento metri dal traguardo il cittigliese cambiò marcia e mollò la compagnia del giovane e coraggioso varesino. Così Binda, che pure in corsa aveva dovuto superare una piccola crisi, divenne Campione del Mondo.

All'arrivo, posto in prossimità della spettacolare passeggiata archeologica, i tifosi invasero la strada. L'entusiasmo era alle stelle e Alfredo fu costretto a scendere dalla

bicicletta per poter tagliare il traguardo. Bertoni venne lasciato a 10 secondi, Frantz a 4’52” e Guerra (vittima per un certo tratto di crampi allo stomaco) fu quinto.

Molti, quel giorno, notarono una misteriosa macchina nera avvicinarsi a Binda e a Bertoni negli ultimi tratti di gara. Affiancò i due alfieri azzurri per qualche centinaio di metri Poi sparì. Circolò allora insistente la voce che su quell’auto ci fosse Mussolini. Giovedì primo settembre, la Gazzetta dello Sport definì *luminosa* e *schiacciante* l’affermazione del cittigliese. Qualche giorno dopo il Mondiale, in uno sfogo con un amico giornalista, Binda disse: *«Sono undici anni che qui nel mio paese non mi si vede troppo di buon occhio»*.

Binda (come Mara e Bertoni) decise di non partecipare alla Predappio-Roma. Vinse Guerra. L’anno si concluse per il cittigliese con una squalifica impartita dall’Uvi per lo scarso impegno nella cronometro di Parigi vinta da Archambaud.

La quinta vittoria al Giro

Il nuovo anno, così come si era chiuso il ‘32, si aprì nel segno della locomotiva umana. La Sanremo venne vinta infatti da Guerra alla nuova media record di 36,432 km. orari. Binda, che si presentò alla partenza reduce dall’America, rimase attardato sul Turchino ma raggiunse i primi sui Piani d’Invrea. A pochi chilometri dal traguardo però cadde, travolto dal suo compagno di squadra Di Paco, e dovette ritirarsi.

Seguì il Giro delle Due Province (prima prova del Campionato italiano): Binda si riscattò battendo in volata Guerra. La rivalità tra il mantovano e il varesino era sempre più accesa: si attendevano le grandi corse per definire chi fosse il migliore i due.

Al Circuito di Belfiore (seconda prova del Campionato italiano, in casa di Guerra), una prova a cronometro di 126 km., Binda non si iscrisse considerandosi iscritto d’ufficio. Provvide però per lui, alla vigilia della gara, la società Alfredo Binda. Ma la giuria escluse il cittigliese dal sorteggio dell’ordine di partenza, non considerandolo iscritto. Binda allora giunse a Mantova alla vigilia della gara e chiese la ripetizione del sorteggio. Gli organizzatori si opposero alla sua richiesta, proponendogli di partire per primo. Binda, che vide lo zampino di Girardengo dietro queste posizioni degli organizzatori, decise di non partecipare. Vinse, naturalmente Guerra, che guadagnò punti importanti per la classifica del Campionato italiano (Gira aveva addirittura fatto fermare Bergamaschi per centrargli la ruota e fargli perdere un minuto, così da permettere a Guerra di ottenere più punti).

Ed ecco finalmente il Giro d’Italia. Binda conquistò la maglia rosa a Genova. A Grosseto (quinta tappa) forò due volte, perse quattro minuti e la maglia rosa, che andò a Demuysère. La tappa fu caratterizzata dall’attraversamento, bicicletta in spalla, del fiume Cecina da parte dei corridori. A Roma (Villa Glori) Guerra finì a terra durante la volata finale e accusò Binda di averlo volontariamente urtato col

gomito. Giuria e giornalisti, però, furono concordi sull'innocenza. Per le lesioni riportate, il mantovano dovette ritirarsi e per protesta fece ritirare tutta la squadra. Binda dominò poi anche la tappa Bologna-Ferrara, la prima in assoluto a cronometro nella storia del Giro.

Alla partenza di una tappa del Giro

Si racconta che alla vigilia il campione si portò nella sua camera la bicicletta speciale preparata per l'occasione e dormì accanto a quel cavallo d'acciaio che pesava meno di dodici chili. Memorabili furono le cronache della tappa finale, la Bolzano-Milano del 28 maggio, che comprendeva Mendola e Tonale: descrivevano l'enorme folla presente sulle strade. Binda, che conquistò anche l'ultimo traguardo, all'Arena, venne issato sul tetto del Norge, il camion della Legnano, mentre tra il pubblico si canticchiava il motivetto: *«Chi sarà la maglia rosa?»*. A festeggiare c'erano quel giorno anche numerosi cittigliesi (tra i quali i musicanti della banda) giunti a Milano con due pullman. Disse Binda: *«Tutti oggi ringrazio e a tutti sono riconoscente. Ma mi stringo al cuore quei pochi che mi rimasero amici anche quando ero solo»*. Alla fine Binda aveva vinto sei tappe (Genova, Foggia, Chieti, Ascoli, Ferrara e Milano), fu due volte secondo e due volte terzo. Dominò, insomma, la grande corsa a tappe italiana, che lo consacrò in assoluto il migliore corridore in circolazione. Demuysère volle far notare che, senza abbuoni, avrebbe vinto lui, ma il regolamento era noto anche prima della partenza e Binda seppe utilizzarne le opportunità, riuscendo tra l'altro a imporsi su tutti i terreni: in volata, in salita, in pianura. Vinse, per esempio, la tappa a cronometro di 62 km. alla media (sbalorditiva per l'epoca) di 39,219 km. orari. Si impose inoltre sui traguardi del Gran Premio della Montagna, che venne inaugurato allora, conquistandone gli abbuoni.

Gli allenamenti nel varesotto e nel comasco

Nel periodo invernale, quando non c'erano corse, Binda amava indugiare a letto anche fino a mezzogiorno. Mamma Martina accettava tale comportamento dicendo: *«Quand l'è in lett, so in dua l'è»*. Durante l'anno invece, quando era a casa non perdeva un allenamento sulle strade del suo varesotto e del comasco. Gli itinerari fissi, ripetuti, aiutavano a capire quale fosse la forma raggiunta. Spessissimo il campione usciva da solo, altre volte insieme a compagni di squadra. Si partiva alle sei del mattino verso le salite del Masso di Gavirate, del Brinzio, del Ghisallo, del luinese, per concludere con l'ascesa al Cuvignone. In età avanzata l'ex campione amava raccontare che una volta dalle parti del Brinzio, durante un allenamento invernale - lui era tutto bardato e quindi non riconoscibile - un cicloamatore provò a seguirlo nonostante l'andatura sostenuta. Per un po' riuscì a tenergli la ruota, poi, in salita, Binda mise una marcia in più e staccò l'inseguitore, che indispettito urlò in dialetto: *«Chi ti credi di essere, il Binda?»*.

Due anni alla ricerca di sé stesso

Al Tour del '33 l'Uvi non volle portare Binda, mentre Guerra conquistò un secondo posto che ne rivalutò le azioni presso tifosi, tecnici e giornalisti.

Ai Mondiali di Monthlery, cui parteciparono 28 professionisti, furono iscritti Binda, Bertoni e Guerra. Nella prima parte della corsa (prevista su 250 km.) si procedette con un ritmo tranquillo. Poi, sulla salita di Lapize, Speicher scattò e gli azzurri non seppero replicare adeguatamente. Si formò un terzetto (con Speicher, Lapebie e Van der Ruit) che fece il vuoto alle proprie spalle. Soltanto Bertoni, con altri cinque corridori, provò a inseguire. Ma riuscì soltanto a portarsi a un minuto dai primi. Binda navigava a tre minuti. Speicher scelse ancora la salita di Lapize per staccare gli avversari rimasti alla sua ruota. Bertoni, che era caduto, si ritirò, mentre Binda e Guerra viaggiavano con sei minuti di ritardo dai primi. Poi anche Guerra decise di ritirarsi e Binda proseguì, giungendo sesto a quasi dodici minuti da Speicher. Per gli azzurri fu insomma una disfatta e infatti sui giornali sportivi non mancarono le critiche particolarmente dure nei confronti sia di Binda sia di Guerra, che vennero definiti atleti al tramonto, protagonisti di un ciclo di vittorie ormai chiuso.

Ma il mantovano ebbe un pronto riscatto: l'anno '33 terminò infatti per lui con un altro titolo italiano, che conquistò dopo aver lottato nella classifica a punti contro Bertoni. Guerra, insomma, era tutt'altro che finito e difatti avrebbe caratterizzato con le sue imprese anche l'anno '34, vincendo Giro della Campania, Giro del Piemonte e Giro d'Italia.

Binda, invece, continuò a destare perplessità. Tanto per cominciare, la figuraccia di

Monthlery non venne cancellata, secondo le attese, con una bella impresa nel Giro di Lombardia (vinse Piemontesi). Binda si allenò a fondo, ma pochi giorni prima del via, avendo ormai deciso di non correre, scrisse alla Gazzetta: *«Purtroppo il fisico non ha corrisposto alla volontà».* Si sentì allora libero di andare allo stadio, una sera della settimana di vigilia del Lombardia, per vedere la partita di calcio Ambrosiana Inter-Alessandria. Altre mete lo attendevano: pensava di ritemprarsi in vista della stagione successiva e soprattutto del Giro d'Italia, la corsa cui ormai teneva più di tutte.

Il 1934 iniziò per il campione di Cittiglio con la partecipazione al Campionato dei routiers in pista a Parigi e con allenamenti durissimi: si era preparato alla Sanremo più scrupolosamente del solito. Più che a vincere la classicissima (giunse oltre il quarantesimo posto; primo fu Demuysère), pensava di raggiungere una buona forma già in primavera. Voleva fare bella figura al Giro, per ricambiare la fiducia accordatagli dai dirigenti della Legnano, che a gennaio gli avevano rinnovato un contratto da 110 mila lire all'anno. Ma la grande corsa a tappe fu particolarmente sfortunata per lui. Nel tratto finale della Pisa-Roma diciannove corridori caddero per il fondo stradale reso viscido dalla pioggia. Il primo a finire a terra fu Bertoni. Binda venne investito da un motociclista della polizia e dovette ritirarsi.

L'incidente costrinse il cittigliese a una sosta forzata che incise negativamente sul prosieguo della stagione. Non partecipò ai Mondiali e concluse l'anno segnalandosi più per le assenze che per le gare fatte. Non si iscrisse alla Roma-Napoli-Roma valida per il Campionato italiano, ma partecipò a Mantova alla riunione in pista organizzata per inaugurare il velodromo. Scelse di prepararsi per il Lombardia e non corse il Giro del Veneto, altra prova del Campionato italiano (nella cui classifica finale non c'è traccia di Binda). A metà settembre non potè mancare al Criterium Internazionale di Varese, organizzato dalla società Binda. Scelse quella gara per il suo rientro alle corse. Ma dovette ritirarsi. Provò allora a disputare il Criterium federale di Firenze ma si ritirò di nuovo. Conseguente fu la decisione di evitare il Lombardia (che venne vinto da Guerra). Le vittorie, insomma, stavano diventando soltanto ricordi. Lui che aveva cominciato con i Girardengo, i Brunero, i Linari, adesso si trovava a *combattere*, oltre che col solito Guerra, anche con atleti giovani e freschi come Bini, Olmo e Bartali, debuttanti o quasi e già dei veri e propri campioncini.

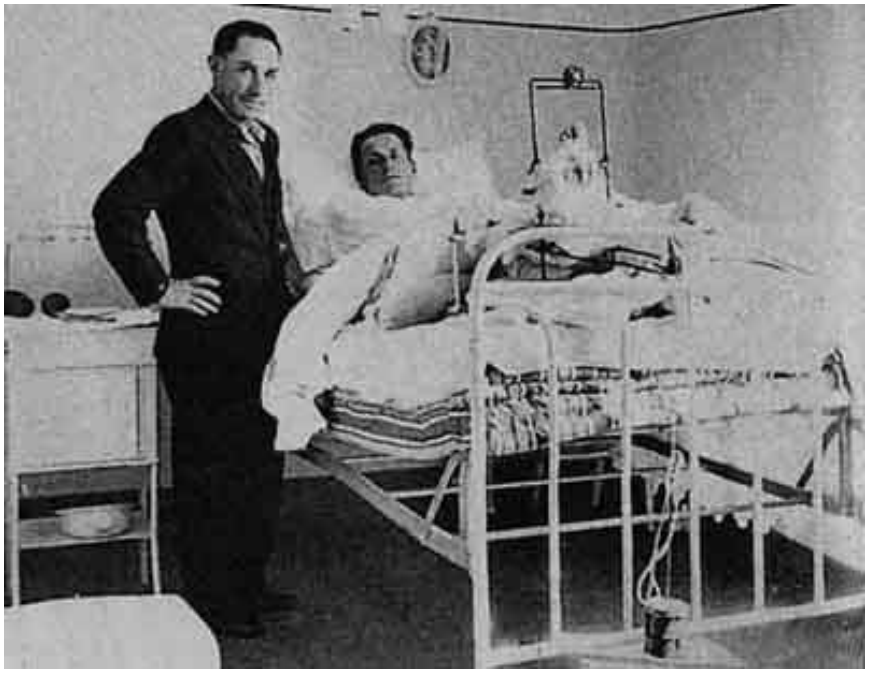
Ricordando quegli anni in un'intervista, Olmo disse: *«Binda era su un piedistallo altissimo, irraggiungibile».* Proprio il campione di Celle Ligure, comunque, era riuscito a battere il cittigliese in volata in due tappe del Giro del '33.

Nella Sanremo del '35, vinta da Olmo, Binda raggiunse il Turchino, poi si ritirò con tutta la squadra per il gran freddo e la neve, e nel Giro dello stesso anno arrivò quattro volte secondo battuto per due volte da Guerra e una volta sia da Olmo sia da Di Paco. Nella classifica finale fu sedicesimo. *«Binda* - scrisse la Gazzetta nel commento finale sul Giro - *l'atleta più serio e puntiglioso, si è presentato al Giro reduce da una parentesi di vita scapigliata e quindi contrastante con le norme più*

elementari della disciplina sportiva. La classe immensa, l'accortezza, il mestiere, la tenacia, la passione, gli hanno consentito ciò che pareva impossibile. Il campione ha dovuto difendersi, si capisce. Eppure, pensate: « *Lanciano gli erano rinate le speranze maggiori. Ripeto: questi sono i miracoli della classe. E i suoi meravigliosi piazzamenti ai traguardi di tappa? E quello di ieri all'Arena? Bravo Binda!».*

Il cittigliese venne a lungo inserito tra i sicuri partecipanti al Giro di Lombardia, una corsa imperniata sulla sfida Bartali-Bini per il Campionato italiano. Le cronache della Gazzetta parlavano di una folla che ormai aveva scelto nuovi beniamini e di un Binda che tuttavia poteva costituire una sorpresa. Ma il cittigliese, dopo un duro allenamento, sentì di non aver raggiunto una forma soddisfacente e chiuse anzitempo la stagione.

Non trova più la pedalata



Girardengo al capezzale di Binda *(1936)*

Binda era avviato all'epilogo di una lunga e gloriosa carriera. L'alt agli allenamenti e alle corse venne dato però da un fatto imprevisto. Dopo Novi Ligure, durante la Milano-Sanremo del '36 *(«nel giorno che ricordo meno volentieri»,* diceva l'anziano Binda), il cittigliese franò rovinosamente a terra sbattendo contro il marciapiede, mentre era in mezzo al gruppo all'inizio di un tratto di strada asfaltata resa viscida dalla pioggia. Si ruppe il femore e venne portato all'ospedale di Novi Ligure, il paese del rivale storico Girardengo. La convalescenza fu lunga. Diceva sconsolato il campione: *«Si vede che non sono più io se non ho avuto i riflessi pronti»*. Era giunto il momento di scrivere la parola fine? Era accaduto quanto Carlin aveva previsto nel '33 quando, leggendo la mano dell'amico Alfredo, sentenziò: *«Tu hai la vita molto lunga, ma qui vedo una piccola interruzione, segno di malattia»!* Binda cominciò ad

essere roso dal dubbio. Forse è meglio smettere, pensava, perché correndo mi può anche capitare di rompermi la testa.

Ma la passionaccia tornò prepotente e Alfredo riprese gli allenamenti. Verso la fine dell'estate scrisse alla Gazzetta una lettera: *«Cara Gazzetta, l'annuncio del Giro di Lombardia mi ha dato un tuffo al cuore. É una corsa alla quale è legata tanta parte dei miei bei ricordi. Potrò parteciparvi? È da un pezzo che ho ripreso la bicicletta. Il mio ginocchio fa giudizio; la frattura si è completamente rinsaldata, ma quando vado in salita sento ancora delle fitte. Potranno scomparire o il maltempo rallenterà la completa guarigione? La mia speranza è viva. Posso avere l'ambizione di aprire col mio nome l'elenco degli iscritti? Con tutta la voglia di lottare ancora, Alfredo Binda»*. Gli organizzatori accontentarono il vecchio campione, che tuttavia in seguito decise di lasciar perdere. Alla vigilia della corsa La Gazzetta scrisse: *«Mancherà tra gli altri anche Binda, che non ha ancora trovato la pedalata»*.

Nella foto: l'eleganza del "gentleman farmer" Alfredo Binda

Il più grande
(ragionamenti dettati dalla passione ciclistica)

Primati ineguagliabili

Trovare il nome di Alfredo Binda negli albi d'oro delle più importanti corse ciclistiche non è difficile. Basta pensare alle sue principali vittorie: al Giro d'Italia (nel '25, '27, '28, '29 e '33), al Campionato del Mondo (nel '27, '30 e '32), al Giro di Lombardia (nel '25, '26, '27 e '31) e alla Milano-Sanremo (nel '29 e nel '31). Ma Binda conquistò anche altre classiche del calendario italiano: il Giro del Piemonte (nel '26 e nel '27), il Giro di Toscana (nel '26 e nel '27) e il Giro del Veneto (nel '28). E numerosi sono i record che ha stabilito, a cominciare dal primato italiano dell'ora (nel '26 e due volte nel '29) e dal primato mondiale dei 10, |5, 20 e 50 km. (nel '29). Assieme a Coppi e a Merckx, Binda è il corridore che ha vinto il maggior numero di Giri d'Italia (cinque), mentre soltanto Van Steenbergen e Merckx hanno indossato, quanto lui, tre maglie iridate.

Parecchi e prestigiosi sono inoltre i primati del cittigliese legati alla massima corsa a tappe italiana. In assoluto è il corridore che ha vinto più tappe: 41 (1 nel '25, 6 nel '26, 12 nel '27, 6 nel '28, 8 nel '29, 2 nel '31 e 6 nel '33). É stato lui a vincere il maggior numero di tappe in una sola edizione del Giro: dodici (su un totale di 15, nel '27) ed è suo anche il primato delle vittorie consecutive di tappa: otto (nel '27, dalla seconda alla nona). In totale sono soltanto quattro gli atleti che hanno guidato la classifica generale dalla prima all'ultima tappa: Bugno, Merckx, Girardengo e, naturalmente, Binda (nel '27). Ancora Binda (che ha disputato 91 tappe in 7 Giri) ha vinto la prima tappa a cronometro della storia del Giro (nel '33) e il primo Gran Premio della Montagna (sempre nel '33).

Considerando il numero delle vittorie su strada in carriera (circa 120), il cittigliese supera tutti i campioni della sua epoca ed è settimo nella classifica generale dei corridori italiani di tutti i tempi (ma le corse sono notevolmente aumentate di numero negli anni successivi ai suoi).

Come collocare un atleta, con un palmares così ricco, nella storia del ciclismo, sport che si presta come nessun altro ai confronti tra campioni, appartenenti persino a epoche lontane tra loro?

Frequenti sono le discussioni tra appassionati e i dibattiti giornalistici attorno all'interrogativo: - è più grande questo o quello? Ma spesso non è possibile individuare una risposta definitiva, soprattutto per ciclisti che hanno corso in anni

differenti. In questo caso sono troppi i fattori da considerare e troppi gli elementi non paragonabili (le strade, le biciclette, i tracciati, gli avversari...). Così, si può abbozzare qualche giudizio, ma usando buon senso e senza la pretesa di aver scoperto un metodo scientifico.

Tre capostipiti: Binda, Coppi e Merckx

Ha scritto Gianfranco Josti sul Corriere della sera: *«Il ciclismo mondiale ha tre capostipiti: Alfredo Binda, Fausto Coppi ed Eddy Merckx; sono i tre 'campionissimi' che in epoche distinte hanno segnato la svolta di questo sport antico ma in evoluzione»:* Se è vero che oggigiorno Coppi e Merckx sono più conosciuti e stimati dal pubblico, che ha ancora negli occhi le imprese del *cannibale* belga e nel cuore il mito del grande Fausto, è anche vero che Eberardo Pavesi, mitico direttore sportivo testimone di tutto il novecento su due ruote, ha detto al giornalista Mario Fossati: *«Più grande Fausto o Eddy? Guarda, Mario, io dico... Binda. Ma, psst, mi raccomando, che nessuno ci senta»*. E lo stesso Fossati sostenne, redigendo la cronaca di un Tour: *«Binda valeva Coppi e Merckx e secondo il presidente Rodoni anche qualcosa di più»*. Insomma, personaggi autorevolissimi hanno innalzato Binda su un piedistallo molto alto dove pochi altri possono stargli a fianco.

Ma, se appare azzardato il giudizio su chi sia nella storia il ciclista più forte in assoluto, è sicuramente sensato mettere a confronto Binda e Girardengo oppure Binda e Guerra (anche qui con un po' di circospezione, essendo i tre arrivati alla gloria in momenti diversi). Questi duelli si sono effettivamente svolti sulle strade italiane ed europee: esistono pertanto punti di riferimento precisi.

Chi prova a stabilire una graduatoria sui tre grandi degli anni '20 e '30, confortato da numerosi dati e dilungandosi in osservazioni interessanti, è l'anonimo giornalista firmatosi il routier autore di un opuscolo pubblicato nel '33. Costui nota che quando Binda comincia a battere Girardengo (nel '23 e nel '25), il Gira non è più quello del '19, anche se è un corridore che nel '24 vince il G.P. Wolber (considerato un Campionato del Mondo ufficioso) e che si aggiudica sette gare sulle nove disputate nel '23. Gira compie i 30 anni nel '23. Non è più il migliore sulle salite, dovendosi battere strenuamente con Brunero, Bottecchia, Aymo. Per la verità, sottolinea il routier, Gira è stato imbattibile in salita soltanto nel '19. Binda, invece, ha dominato in tale specialità praticamente lungo tutta la sua carriera, dal '21 al '33. Nessuno, in dodici anni, si è dimostrato superiore al cittigliese, il quale si guadagnò la definizione di *grimpeur incomparabile* dal patron del Tour Desgranges, riuscendo a volare in salita anche negli anni del suo declino.

Consideriamo ora le doti di passista.' Il routier scrisse: *«Quando Binda fugge, Gira e Brunero non sono più in grado di riprenderlo perché sul passo va più forte di loro»*. A questo proposito si devono tener presenti anche le gare di inseguimento, dove Binda non aveva rivali, il record italiano dell'ora migliorato tre volte e i record mondiali su pista. Qualcuno potrà sostenere che Gira si dimostrò migliore in volata

ma, ribatte il routier, poteva disporre sempre di numerosi gregari. Binda, invece, per due anni almeno (il ‘25 e il ‘26), dovette arrangiarsi da sé.

Proseguendo nella sua analisi, il routier ritiene il Gira maestro di strategia e di tattica. Binda era forse meno stratega: attaccava tutti quando voleva, se stava bene gli bastava la forza (che comunque sapeva utilizzare al momento giusto). Gira era molto astuto, intuitivo, mentre Binda appariva un riflessivo, un tipo preciso e fermo nei suoi convincimenti. Diversi nel carattere, i due avevano nella professione delle caratteristiche comuni: erano grandi stilisti e andavano forte sia con il bello sia con il cattivo tempo. A chi faceva notare che Girardengo era durato più a lungo di Binda, il routier rispondeva che il piemontese dovette rimanere inattivo a lungo a causa della Grande Guerra. Fortissimi, poi, furono gli avversari sia del Gira sia di Binda. Per il primo basta ricordare i nomi di Belloni, Linari, Brunero, Aymo, Sivocci, Azzini, Bordin, Gremo, Torricelli, Agostoni, Durando, Corlaita, Lucotti, Santhià, Calzolari, Ganna, Gaietti, Pavesi... Mentre il tre volte Campione del Mondo dovette affrontare Brunero, Aymo, Linari, Belloni, Piemontesi, Bestetti, Negrini, Bresciani, Pancera, Giacobbe, Mara, Di Paco, Camusso, Bovet, Olmo, Martano, Demuysere, Guerra.

Nell’opuscolo del routier viene riportato un parere espresso nel ‘33 dal saggio Pavesi, secondo il quale *«nel periodo in cui corsero insieme, Binda fu superiore al Gira, ma un giudizio complessivo non è lecito»*.

Affrontiamo ora la grande questione della sfida tra Binda e il mantovano Learco Guerra. Chi l’ha vinta? I due, pur essendo coetanei, duellarono quando Binda stava ormai vivendo la parabola discendente della carriera, mentre lo sfidante, discepolo del Gira ed erede dei suoi tifosi, era allo zenith della forza fisica. Sul fatto che il cittigliese sia stato più grande comunque non ci sono dubbi. É sufficiente osservare gli albi d’oro delle grandi corse. *«Binda ha più classe* - scrisse il routier - *e ha vinto in tutti i modi. Le fughe di Guerra hanno unicamente l’impronta del colpo di sorpresa. Bisogna che succeda qualche cosa perché egli tenti il distacco: una foratura, una caduta. In salita, poi, Guerra è nettamente inferiore»*.

Conclusioni del routier: senza Binda, che completò il riscatto del ciclismo italiano nei confronti di quello francese e belga, Girardengo avrebbe dominato per altri quattro anni. Guerra, infine, non ha scalzato il cittigliese dal trono su cui s’era messo.

Non riesco a fare l’attore”

Quali rapporti intercorrevano tra i tre rivali? Girardengo, qualche volta, senza volerlo riuscì a infastidire Binda semplicemente con la sua presenza. Più anziano di nove anni e attorniato da migliaia di tifosi, il Gira incuteva una certa soggezione psicologica (si pensi al Mondiale di Budapest). Ma Binda, nei quattro anni di sfide reciproche (‘24 -’28), fu in grado di imporsi più volte grazie alla sua forza esuberante e alla sua freschezza. Tra i due non mancarono le polemiche (soprattutto quando Gira fece il direttore sportivo di Guerra), ma nel complesso il varesino e il novese si

stimavano e si rispettavano.

«Correre con Girardengo su pista era un piacere - disse Binda - *tanto egli era sempre vigile, attento, pronto nei cambi: un autentico, scrupolosissimo specialista in materia. Tutto l'opposto, per fare un esempio, di Linari, che pur era un fior di corridore, e con lui mi capitò parecchie volte di far coppia. Il toscano era un temperamento tutto speciale, distratto, disordinato, bizzarro. Quando correvo assieme a lui, dovevo sgolarmi e mi capitava alla fine di perdere la voce. Altro gran bel tipo era il Belloni. Il Tano era un mattacchione dell'altro mondo, uno che spesso faceva l'ingenuo per non pagar dazio, come si dice, in realtà era sveglio e furbo come pochi. Anche un impagabile filosofo a modo suo, vincesse o perdesse, l'allegria non la perdeva mai...».*

Binda e Girardengo corsero insieme diverse volte in pista e quando il cittigliese venne ricoverato all'Ospedale di Novi, fratturato dopo la caduta nella Milano-Sanremo, il Gira andava ogni giorno a vedere come stava.

Dal '30 al '34 la rivalità fu molto accesa anche tra Binda e Guerra, allievo del Gira nonché, almeno nelle intenzioni, suo *vendicatore* sportivo. Ricordando Guerra a molti anni di distanza dalle corse, Binda ha sempre voluto sottolineare i tanti viaggi fatti insieme all'estero, in treno, per andare alle gare. Ripeteva che la combattuta rivalità era più un'invenzione dei giornali che un fatto reale. Diversissimi nel carattere, comunque, i due si batterono senza risparmiarsi per raggiungere e conservare la supremazia nel panorama ciclistico. *«Guerra* - disse Binda - *era di una generosità e di una lealtà rare. In tutti gli anni del nostro dualismo mi tenne il broncio, ma per poco, solo una volta. Accadde a Roma, sulla pista in terra dell'Ippodromo di Villa Glori. Qui c'era alla corda una specie di sentierino dal fondo solido e compatto, dove cioè passano le ruote interne dei 'sulky ' nelle gare di trotto. Io ero stato pronto a buttarmici sopra. Learco s'era invece trovato all'esterno, su un terreno zoccolato decisamente meno vantaggioso. Così aveva stretto per superarmi e con una sua ruota aveva preso dentro un galletto della mia. Fu un patatrac e lui il giorno dopo, per non parlare di quello che successe subito, non mi guardò neppure in faccia. Ma si rabbonì alla svelta, da quel gran pan di casa che era».*

Di fronte al temperamento riservato di Binda, che non indugiava durante i festeggiamenti dei tifosi e si ribellava alle *manate* del dopo corsa, Guerra aveva buon gioco. Con un sorriso o un gesto, riusciva a trascinare le folle. *«Voi avete un bel dire* - si sfogò un giorno il cittigliese - *e io ho un bel sforzarmi... Mi preparo, studio la parte a memoria; stavolta, dico tra me, ci riesco; reciterò da grande attore e gli spettatori non sì accorgeranno della finzione e saranno presi... Ma al momento di presentarmi alla ribalta le braccia non si muovono, i gestì studiati non si compiono, la bocca rimane chiusa come se un lucchetto la sigillasse. Quando sono sul palcoscenico, il timore di sembrare un pagliaccio mi paralizza».*

Altro avversario di Binda, di secondo piano se paragonato al Gira e a Guerra, ma di tutto rispetto quanto a valore assoluto, fu Piemontesi, al quale, in attesa che comparisse sulla scena la locomotiva umana, molti attribuirono il ruolo di rivale numero uno del cittigliese. Lo stesso Binda ha sempre tenuto in grande considerazione Piemontesi, corridore che, per la sua irruenza, veniva chiamato *O la*

va o la spacca.

Ebbene, proprio il popolare *Piemunt* disse di Binda: *«Preparava la corsa non lasciando nulla al caso e poi, quando era il momento, se ne andava e nessuno riusciva più a resistergli. Era troppo superiore agli altri corridori, me compreso... Eppure non aveva un fisico eccezionale. Evidentemente aveva qualità che noi non possedevamo. Per me è il più grande scalatore che sia mai esistito ed era forte anche sul passo, in discesa e in volata. Ebbe altresì la fortuna di essere in una grande squadra, la Legnano, con un direttore sportivo come Pavesi, un meccanico come Bianchi e un massaggiatore come Villa. La mia classifica di tutti i tempi: primi Binda e Girardengo, poi Merckx e infine Coppi».*

E, visto che torniamo su certi argomenti, riprendiamo per inciso la testimonianza del citato meccanico Ugo Bianchi, che ha vissuto da vicino anche l'epoca ciclistica di Coppi e Bartali. Bianchi confidò al famoso masseur Giannetto Cimurri che a suo parere un corridore della potenza di Binda non era mai esistito e che neppure Coppi aveva eguagliato il cittigliese.

L'esteta che attirò il tifo delle donne

Sul Binda corridore ha tracciato un bel ritratto il giornalista Bruno Raschi, cantore inimitabile dei campioni ciclisti. Andiamo a rileggere quelle righe, sia per la loro poeticità sia perché sono una valutazione complessiva della carriera del campione: *«Corridore elegante, l'esteta vagheggiato della bicicletta, il primo - dicono - che attirasse sul ciclismo l'attenzione e il tifo delle donne. Portò nel ciclismo una ventata di modernità insieme con il poderoso ossigeno dei suoi polmoni, con la ricercatezza del suo stile e del suo costume, così da costituire il punto di congiunzione tra due epoche differenti e dare inizio a una nuova epopea, a quelle ininterrotte 'guerre di successione' che per circa vent'anni, sino all'avvento di Coppi, avrebbero fatto dello sport ciclistico il gioco popolare più avventuroso e appassionante. Alfredo Binda vittorioso nel '25 su Girardengo, ne avrebbe raccolto l'eredità per perfezionarla con le cifre di molti record, alcuni dei quali imbattibili».*

Tra i giornalisti che seguirono da vicino le imprese del campione di Cittiglio, Ruggero Radice (*Raro)* merita un posto particolare per l'autorevolezza dei suoi giudizi fondati su una mole enorme di chilometri percorsi al seguito dei corridori. Dice: *«Confronti, soprattutto tra ciclisti di epoche diverse, non ne faccio. Posso comunque definire Binda un campione del pedale e della cortesia, un maestro di stile sulle salite più dure».* Aggiunge il giornalista Fulvio Astori, che ha seguito il Binda ct: *«Concordo sul fatto che non sia serio fare certi paragoni. Ma Binda è stato senz'altro un re nella sua epoca, quella delle imprese che restano; e lui di imprese ne ha fatte tante».*

Senza indugiare in distinzioni, invece, Nino Nutrizio definì Binda il più grande ciclista di tutti i tempi, in un articolo pubblicato nell'86 dal Giornale. Allo stesso

periodo, che seguì la scomparsa del cittigliese, risalgono gli scritti di altri due autorevoli giornalisti. Gian Paolo Ormezzano: *«Per i 'puristi' Binda è stato il più grande ciclista di ogni tempo. Più di Coppi. Più di Merckx. Più, si capisce, di Girardengo e di Guerra, i due rivali massimi della sua carriera».* Sergio Neri: *«Binda, forse il più grande campione del Novecento. Era il simbolo, celebrato dalla storia, dell' eroe in bicicletta».*

Anche Gianni Brera ha voluto sbilanciarsi in un giudizio netto: *«Alfredo Binda è stato per me il maggior prodotto del ciclismo italiano. Debbo tenere a bada la mia anima coppiana per far posto una volta alla ratio».*

Era uno che rovinava tutto

Attraverso le opinioni di Raschi, Raro, Astori e Nutrizio ci siamo ancora una volta spinti a considerare la storia del ciclismo nel suo complesso. Questo argomento è stato affrontato da Rino Negri in modo originale. Dopo aver premesso che è impossibile concepire una classifica assoluta dei corridori, egli ne ha compilate diverse, una per ogni epoca. Dal 1900 al 1925: 1° Girardengo, 2° Pélissier, 3° Petit Breton, 4° Lapize, 5° Thys; dal '26 al '40: 1° Binda, 2° Ronsse, 3° Frantz, 4° Magne, 5° Guerra; dal '41 al '65: 1° Coppi, 2° Bartali, 3° Anquetil, 4° Van Looy, 5° Van Steenbergen; dal '66 all'89: 1° Merckx, 2° Hinault, 3° Gimondi, 4° Moser, 5° De Vlaeminck. Agli atleti è stato assegnato un punteggio da uno a dieci per ogni caratteristica ciclistica (velocista, scalatore, passista, cronometrista, fondista). La somma finale ha determinato le posizioni.

Naturalmente sui valori espressi dalla storia del ciclismo ha detto la sua lo stesso Binda. Negli anni '60, rispondendo a un lettore del Guerin Sportivo, volle suggerire una sua classifica della classe mettendo primo Girardengo, seguito da Coppi e da Bartali. E in una intervista più recente disse, a proposito dei campioni italiani: *«Un campione deve saper vincere in tutte le specialità. Campionissimo fu Girardengo, Guerra fu uno dei grandi ma durò poco. Coppi? Un super. Avesse avuto anche la volata! Bartali era un buon brontolone, atleta di classe. Magni era un coraggioso. Baldini è durato poco, un passista eccezionale, Gimondi è stato il più bravo della sua epoca. Per Moser vale il discorso fatto per Magni, Saronni è sulla strada giusta, va dappertutto».* Di fronte al ripetersi di un'evidente reticenza, venne chiesto a Binda: *«E il Campionissimo di Cittiglio?». «Io no, rovinavo le corse, il Giro soprattutto. Eppure l'amico Emilio Colombo non mi ha mai regalato le salite delle Dolomiti al Giro. Altrimenti quello mi rovina tutto, diceva».*

In un'altra occasione Binda disse: *«Il più grande di tutti non c'è».*

Il grande antipatico

«La mia simpatia per Binda è sorta per reazione. Il comportamento di molta parte del pubblico era ingiusto». Così scrisse Carlin (Carlo Bergoglio) nel 1931, nella prefazione al libro *Le mie vittorie....* Giornalista del Guerin Sportivo, Carlin fu il primo a scommettere sulle grandi doti di Binda: nel ‘25 seguì addirittura il Giro in viaggio di nozze, sicuro della vittoria del proprio beniamino (quando tutti puntavano su Girardengo o Brunero). Bergoglio sarebbe poi diventato una sorta di avvocato difensore del cittigliese. Mentre piovevano le critiche sul campione calcolatore e schivo, lui mostrava di comprenderne le qualità eccelse e il carattere particolare, *valcuviano.* Scrisse: *«Non gli perdonano di aver battuto un mito come Girardengo»*.

La storia del rapporto tra i giornalisti e Binda conobbe fasi alterne e andò di pari passo con quella del rapporto tra il pubblico e lo stesso Binda. Accolto favorevolmente quando tornò in Italia e si classificò quarto nel Lombardia del ‘24, il cittigliese cominciò a suscitare perplessità per il suo comportamento nelle Sanremo e faceva scatenare dibattiti quando vinceva, come nel caso del Giro del ‘25, centellinando le forze. Lui preferiva la qualità alla quantità e gli altri criticavano. Ecco allora Carlin, che comunque era un tipo schietto e non risparmiava i rimproveri se necessari, sostenere: *«Il campione deve osare, perché non tramonta mai l’ora di osare. Ma deve osare solo quando ha coscienza che la lotta è decisiva, deve osare per il sodo, non per il bel gesto in sé. Saltare sulla trincea per farsi colpire è sciocco; scivolare, espugnare, arrivare, questo è ardire»*.

Il Binda previdente e saggio amministratore non piaceva a tutti i commentatori, costretti tuttavia ad arrendersi di fronte alle strepitose vittorie, alle sue imprese senza precedenti. Il cittigliese sapeva reagire e, se pungolato da una frecciatina, cercava di allontanare le malignità con grandiose prestazioni. I Giri di Lombardia e i Mondiali rappresentavano per lui in particolare quegli appuntamenti che servivano a chiudere ogni discorso avverso. Vincendoli, anzi dominandoli, Binda metteva rivali, pubblico e stampa con le spalle al muro, tutti estasiati dalle inavvicinabili dimostrazioni di forza e di stile. La sua fama, che raggiunse l’apice nel ‘27, visse perciò in mezzo ai contrasti, per poi splendere luminosa nel ‘33, dopo la terza vittoria al Mondiale e la quinta vittoria al Giro. Si disse quell’anno che Binda chiamava al tifo ricchi e poveri, cittadini e contadini, riuscendo ad avvicinare al ciclismo; portandole nelle piazze e sulle strade, persino le donne. *Il grande antipatico* (definizione di Carlin) si era trasformato in un divo, un emblema per la nazione, un esempio da imitare per i giovani e gli sportivi.

In realtà Binda aveva sempre avuto un gran numero di tifosi, ai quali mandava puntualmente, aiutato dagli amici cittigliesi, cartoline e foto. E aveva anche un gruppo di giornalisti amici, più disposti di altri a riconoscerne la classe e i primati. Erano detti *i bindiani:* oltre a Carlin, naturalmente, Felice Scandone, direttore del Mezzogiorno sportivo, Giuseppe Ambrosini della Stampa e Vittorio Varale. Ma anche Emilio De Martino, sul Corriere della sera, spese parole molto belle sul

cittigliese: *«La classe non si discute. Binda, quando sale su per una rampa, è un dominatore che entusiasma per la bellezza affascinante del suo stile, la facilità della sua pedalata. A veder pedalare questo signore delle salite, sembra che la fatica sia facile, facile la strada, facile tutto... Ecco Binda, a volte un po' malcontento, un po' malsicuro, un po' incerto. É un temperamento delicato. Ma si trasforma; la classe lo domina. E il campione si ritrova e punta deciso avanti».*

Altri giudizi li abbiamo già incontrati ripercorrendo la carriera del Campionissimo (a definire Binda nuovo Campionissimo fu Varale, dopo il Giro del '27).

Vittima del suo stile

Le varie accuse che piovvero sulla testa del cittigliese vennero confutate una a una dall'anonimo routier nell'opuscolo del '33. Binda un atleta senza cuore? Come giudicare allora le giornate della prima tappa del Giro '26, del Giro del Veneto '28, del Giro del Piemonte '29, del Lombardia '30, della Sanremo '31, quando Binda, vittima di cadute disastrose, non si diede per vinto e inseguì, tentando il tutto per tutto a gare ormai compromesse? Soltanto in poche occasioni Binda venne battuto per errori di tattica: nella Sanremo '27 (vinta da Chesi), nella Coppa Caivano '30 (Guerra), nella Sanremo '32 (Bovet), quando l'indecisione nell'organizzare l'inseguimento fu fatale. E soltanto una volta si può parlare davvero di nervi deboli: al Tour del '30, *«che Binda* - secondo il routier - *avrebbe potuto vincere e che invece abbandonò vittima di un collasso morale»*. Secondo il routier, Binda era vittima del suo stile: pedalava infatti con una tale eleganza, che sembrava non sforzarsi. Del resto mascherava le crisi con un sorriso. Fu il campione dello sforzo dosato sulle necessità. E riuscendo a gestirsi, Binda ottenne ciò che ottenne. *«Anche durante il Giro '33* - scrisse il routier - *Orio Vergani si rammaricava che Binda non avesse mai compiuto 'un bel gesto'. Ma non fu un bellissimo gesto l'attacco vittorioso e stroncante portato a Genova, non fu un bel gesto quello di riprendere allo straniero Demuysère la maglia rosa? Non è stato un bel gesto il sereno coraggio dimostrato nella tappa di Grosseto, allorché fu appiedato da due bucature nelle vicinanze del traguardo, perdendo il primato?»*.

Disse lo stesso Binda nel '33: «*É vero; neppure il mio stile di corsa è teatrale. Ma io non corro per dare spettacolo. Non mi 'produco' per il divertimento di coloro che seguono le gare in automobile, non vado alla ricerca dell'applauso e delle lodi: corro per vincere, mai dimentico dei doveri che ho verso la casa, verso me stesso e, oso dire, verso lo sport»*.

Il routier ha anche voluto far notare quanto diversamente fosse orientata la critica, a seconda dovesse occuparsi di Binda o di Guerra. Nel Giro del '31 Alfredo cadde ed ebbe un principio di commozione cerebrale. I medici decisero per il ricovero, ma Binda si rifiutò scegliendo di stare ventiquattro ore sdraiato nella sua stanza d'albergo. Nella tappa successiva partì ma, non sentendosi bene, si ritirò. Ed ecco puntuali scatenarsi le malelingue. Due giorni dopo, nella Montecatini-Genova, Guerra piombò in una grave crisi mentre affrontava una salita. Il mantovano strinse i

denti e, pur spinto da un tifoso, proseguì la corsa. E la critica a coprirlo di lodi... Ma perché mai, scriveva il routier, uno doveva essere paragonato quasi a una pulzella e l'altro veniva definito combattente, quando in realtà tutti e due questi atleti si stavano distinguendo per il coraggio e l'abnegazione?

Il cuore e la volontà

Un esempio di giudizio che soppesa pregi e difetti del Campionissimo fu quello scritto da Adolfo Cotronei (giornalista del Corriere della sera), a commento del libro *Le mie vittorie...: «Nel '29 a Zurigo, ai Mondiali, il cuore non seppe assisterlo, egli era una macchina e non una volontà: si trovò senza prevedere l'improvviso impeto avversario. Fianco a fianco dà e non dà, secondo i giorni. Il suo spirito non è solido come il suo organismo. Sembra che egli tracci a tavolino, alla vigilia di ogni prova, i suoi piani. Fuori da questa tattica non ammette varianti. Io vorrei un Binda col cuore di Girardengo. Ma pigliamolo com'è, con le sue manchevolezze e i suoi pregi; e facciamo i conti sulla scorta dei fatti. Egli ha ragione e noi abbiamo torto: ha secondato le sue attitudini portando le sue reali possibilità al massimo rendimento».*

Unico, unico, unico

Alfredo Binda corridore ha acceso la fantasia di tifosi e giornalisti di diverse epoche, anche successive alla sua. Innumerevoli sono perciò le testimonianze di chi si è avvicinato, attraverso racconti o scritti, alle sue avventure. Ecco qualche esempio dei più significativi. Il giornalista Lamberto Artioli: *«Correva con intelligenza e senza esibizionismi».* Il senatore Aristide Marchetti: *«La cosa più bella dell'amico Alfredo era la salita di Vararo. Da questa strada, fuori casa sua, ha preso lo spunto per vincere le corse più importanti. Binda vinceva perché aveva una salita in più nelle gambe. Dopo gli allenamenti mandava a casa Bertoni, Macchi, Visconti, era una sua particolare strategia, lui continuava e saliva in bici sino a Vararo. Quella salita serviva per mettergli le ali quando era in corsa».* C'è anche chi lo definì *il poeta della bicicletta.* Ma forse, più di quella di altri, vale l'opinione dei suoi avversari. Uno dei più grandi, Jean Aerts, sosteneva che Binda era *«Unico, unico, unico».*

Nella foto: Binda con la maglia di Campione del Mondo a Cittiglio *(1927)*

Tutte le vittorie

1921

4 settembre
Primi passi Morini, km.45:
1° Binda; 2° Belchio.
12 settembre
Eliminatoria Criterium dell'Eclaireur, km. 55:
1° Binda; 2° Spinelli; 3° Ricciardi *(media 31.130).*
19 settembre
La Manda:
1° Binda
9 ottobre
Gran Criterium dell' Eclaireur (finale), km. 120:
1° Binda; 2° Pacifico *(a dieci minuti);* 3° Seren.
23 ottobre
Prix Curtin, km. 101:
1° Binda; 2° Roggero; 3° Gras.

1922

23 aprile
Nice-Puget-Theniers-Nice, km. 147:
1° Binda; 2° Castaldi *(a un minuto).*
4 agosto
G.P. Saleya:
1° Binda.
20 agosto
Circuit Velo Sport Cannes, km. 120:
1° Binda *(da solo); 2°* Canora.

1923

18 febbraio
Trofeo du Petit Journal, km. 180:
1° Binda *(con 10 minuti di vantaggio);* 2° Urago; 3° Broccardo.
4 marzo
Nice-Mont Chauve, km. 16:
1° Binda; 2° Barthelemy; 3° Souchard; 5° Girardengo.
2 aprile
Gran Premio della Città di Tolone:
1° Binda; 2° Broccardo; 3° Urago.
23 aprile
Nice-Puget-Theniers-Nice, km. 146:
1° Binda; 2° Broccardo *(a 9 minuti);* 3° Ferrara.
22 maggio
Grand Circuit de L'Express de Lyon, km. 195:
1° Binda; 2° Marcillac *(a un minuto);* 3° Reynaud.
27 maggio
Circuit du Var, km. 200:
1° Binda; 2° Ferrara; 3° Grassi.
24 giugno
Bravet, km. 105:
1° Binda; 2° Dunora; 3° Castaldi.
1 luglio
Qrand Prix Souvenir, km. 120:
1° Binda; 2° Ducerisier; 3° Broccardo.
9 settembre
Qrand Prix de la Victoire, km. 174:
1° Binda; 2° Urago; 3° Broccardo.
16 settembre
Marseille-Nice, km. 255:
1° Binda; 2° Curtel; 3° Broccardo.
18 novembre
Grand Cirquit Ciclo Club Nice, km. 145:
1° Binda; 2° Urago; 3° Miyno.

1924

7 aprile
Gran Circuit de Cheminau, km. 132:
1° Binda; 2° Bottini *(a 10 minuti);* 3° Mengarelli.

13 aprile
Coppa Martini e Rossi a Marsiglia, km. 150:
1° Binda; 2° Ducerisier; 3° Olivieri.
21 aprile
Grand Criterium Routiers de la Ville de Nice, km. 160:
1° Binda; 2° Di Lazzaro; 3° Nagel.
21 aprile
Campionato di fondo delle Alpi Marittime (i primi cento chilometri della suddetta competizione):
1° Binda; 2° Di Lazzaro.
27 aprile
Toulon-Nice, km. 192:
1° Binda; 2° Piccardo *(a 3 minuti);* 3° Ducerisier.
4 maggio
Eliminatorie des Alpes Maritimes, km. 140:
1° Binda; 2° Urago; 3° Marchiano.
25 maggio
Grand Prix Magellan a Tolone, km. 185:
1° Binda; 2° Di Lazzaro; 3° Galisano.
9 giugno
Mont Faron:
1° Binda; 2° Piccardo.
23 giugno
Grand Prix Salon, km. 238:
1° Binda; 2° Ducerisier *(a 8 minuti); 3°* Bacci; 4° Barthelemy.
13 luglio
Circuit Berta, km. 183:
1° Binda; 2° Urago; 3° Di Lazzaro.
Settembre
Giro del Sud Est della Francia.
Terza tappa Digne-Gap, km. 196:
1° Binda *(da solo);* 2° Tesi; 3° Curtel.

Giro del Sud Est della Francia.
Sesta tappa Alais-Nimes, km. 200:
1° Binda; 2° Urago; 3° Blaise.

Giro del Sud Est della Francia.
Classifica generale:
1° Binda; 2° Blaise *(a 2'52");* 3° Curtel; 4° Tesi; 5° Urago
28 settembre
Marsiglia-Nizza, km. 255:
1° Binda; 2° Alibert *(a 2 minuti);* 3° Urago.

5 ottobre
Nice-Annot-Nice, km. 190:
1° Binda; 2° Urago *(a 6 minuti);* 3° Di Lazzaro; 4° Piccardo.
13 ottobre
Grand Prix Saleya, km. 130:
1° Binda; 2° Urago *(a 12 minuti).*

1925

26 maggio
Giro d'Italia. Tappa Napoli-Bari, km. 314:
1° Binda; 2° Girardengo; 3° Belloni.

Giro d'Italia. Classifica generale:
1° Binda; 2° Girardengo *(a 4'58");* 3° Brunero *(a 7'22");* 4° Belloni *(a 26'29").*
4 novembre
Giro di Lombardia, km. 251 :
1° Binda; 2° Giuntelli; 3° Vallazza.
(Girardengo, secondo a sette minuti, venne squalificato per non aver firmato il controllo di Grantola).

1926

2 **maggio**
Giro del Piemonte, km. 292:
1° Binda; 2° Brunero *(a tre minuti);* 3° Girardengo.
19 maggio
Giro d'Italia. Tappa Genova-Firenze, km. 312:
1° Binda; 2° Brunero *(a 4'30");* 3° Bresciani.
25 maggio
Giro d'Italia. Tappa Napoli-Foggia, km. 263:
1° Binda; 2° Girardengo; 3° Bestetti.
27 maggio
Giro d'Italia. Tappa Foggia-Sulmona, km. 251:
1° Binda; 2° Brunero; 3° Vallazza.
31 maggio
Giro d'Italia. Tappa Terni-Bologna, km. 357:
1° Binda; 2° Ferrano; 3° Bestetti.
4 giugno
Giro d'Italia. Tappa Udine-Verona, km. 291:
1° Binda; 2° Brunero; 3° Bestetti.

6 giugno
Giro d'Italia. Tappa finale Verona-Milano:
1° Binda; 2° Bestetti; 3° Robotti.
28 agosto
Giro della Toscana, km. 272:
1° Binda; 2° Girardengo *(a sette minuti).*
26 settembre
Criterium a cronometro a Torino:
1° Binda *(con 30 minuti di vantaggio); 2°* Linari; 3° Piemontesi.
10 ottobre
Milano-Modena:
1° Binda; 2° Negrini; 3° Vallazza.
29 ottobre
Giro di Lombardia, km. 250:
1° Binda; 2° Negrini *(a 28 minuti);* 3° Vallazza; 4° Bottecchia.
28 novembre
XX Settembre, km. 224:
1° Binda; 2° Frascarelli *(ali minuti);* 3° Pancera.

1927

1 maggio
Giro del Piemonte, km. 262:
1° Binda; 2° Giuntelli; 3° Negrini; 4° Aymo.
15 maggio
Giro d'Italia. Tappa Milano-Torino, km. 288:
1° Binda; 2° Bonvicini; 3° Pancera.
17 maggio
Giro d'Italia. Tappa Torino-Reggio Emilia, km. 321:
1° Binda; 2° Bresciani; 3° Piemontesi.
19 maggio
Giro d'Italia. Tappa Reggio-Lucca, km. 207:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Pancera.
22 maggio
Giro d'Italia. Tappa Grosseto-Roma, km. 257:
1° Binda; 2° Brunero *(a 8 minuti);* 3° Negrini.
23 maggio
Giro d'Italia. Tappa Roma-Napoli, km. 256:
1° Binda; 2° Bresciani; 3° Brunero.
24 maggio
Giro d'Italia. Tappa Napoli-Avellino, km. 153:
1° Binda; 2° Pancera; 3° Bresciani.

26 maggio
Giro d'Italia. Tappa Avellino-Bari, km. 272:
1° Binda; 2° Ferrato; 3° Robotti.
27 maggio
Giro d'Italia. Tappa Bari-Campobasso, km. 243:
1° Binda; 2° Brunero; 3° Bresciani.
29 maggio
Giro d'Italia. Tappa Campobasso-Pescara, km. 220:
1° Binda; 2° Vallazza; 3° Negrini.
1° giugno
Giro d'Italia. Tappa Pesaro-Treviso, km. 305:
1° Binda; 2° Bresciani; 3° Ferrato.
4 giugno
Giro d'Italia. Tappa Trieste-Verona, km. 275:
1° Binda; 2° Bresciani; 3° Robotti.
6 giugno
Giro d'Italia. Tappa Verona-Milano:
1° Binda; 2° Negrini *(a 7 minuti);* 3° Brunero.

Giro d'Italia. Classifica generale:
1° Binda; 2° Brunero *(a 27 minuti);* 3° Negrini.
10 luglio
Giro della Toscana, km. 261:
1° Binda; 2° Piemontesi *(a 1 minuto);* 3° Brunero; 4° Pancera.

21 luglio
Campionato del Mondo ad Adenau, km. 282:
1° Binda; 2° Girardengo *(a 7'16");* 3° Piemontesi *(a 10'51 ");* 4° Belloni; 5° Aerts.
17 agosto
Criterium degli assi di Ginevra:
1° Binda; 2° Linari *(a 7 minuti).*
9 ottobre
Cronometro di Torino, 100 km.:
1° Binda; 2° Girardengo *(a 6 minuti).*
30 ottobre
Giro di Lombardia, km. 255:
1° Binda; 2° Piccin *(a 4 minuti);* 3° Negrini; 4° Pancera.

1928

22 aprile
Giro di Colonia:
1° Binda; 2° Piemontesi.
14 maggio
Giro d'Italia. Tappa Trento-Forlì, km. 312:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Linari.
16 maggio
Giro d'Italia. Tappa Predappio-Arezzo, km. 144:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Piccin.
18 maggio
Giro d'Italia. Tappa Arezzo-Sulmona, km. 327:
1° Binda; 2° Pancera *(a 6 minuti);* 3° Chesi.
20 maggio
Giro d'Italia. Tappa Sulmona-Foggia, km. 254:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Cavallini.
30 maggio
Giro d'Italia. Tappa Modena-Genova, km. 270:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Bresciani.
1 giugno
Giro d'Italia. Tappa Genova-Torino, km. 195:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Visconti.

Giro d'Italia. Classifica generale:
1° Binda; 2° Pancera *(a 18'13");* 3° Aymo *(a 27'25");* 4° Fontan *(a 31 '30").*
17 giugno
Forlì-Roma, km. 376:
1° Binda; 2° Negrini; 3° Piemontesi.
29 luglio
Giro del Veneto, km. 211:
1° Binda; 2° Negrini; 3° Piccin.

1929

19 marzo
Milano-Sanremo, km. 286:
1° Binda; 2° Frascarelli *(a otto minuti e mezzo);* 3° Caimmi; 4° Zanaga; 5° Neri.
21 aprile
Giro della Romagna, km. 300:
1° Binda *(da solo);* 2° Giacobbe.

21 maggio
Giro d'Italia. Tappa Napoli-Foggia, km. 185:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Dinaie.
23 maggio
Giro d'Italia. Tappa Foggia-Lecce, km. 282:
1° Binda; 2° Belloni; 3° Piemontesi.
25 maggio
Giro d'Italia. Tappa Lecce-Potenza, km. 270:
1° Binda; 2° Giacobbe; 3° Frascarelli.
27 maggio
Giro d'Italia. Tappa Potenza-Cosenza, km. 264:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Negrini.
29 maggio
Giro d'Italia. Tappa Cosenza-Salerno, km. 295:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Zanaga.
31 maggio
Giro d'Italia. Tappa Salerno-Formia, km. 220:
1° Binda; 2° Negrini; 3° Piemontesi.
2 giugno
Giro d'Italia. Tappa Formia-Roma, km. 198:
1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Negrini.
3 giugno
Giro d'Italia. Tappa Roma-Orvieto, km. 120:
1° Binda; 2° Crippa *(a 24");* 3° Negrini.

Giro d'Italia. Classifica generale:
1° Binda; 2° Piemontesi *(a 3'44");* 3° Frascarelli *(a 5'04"');* 4^{Q} Negrini *(a 6'36").*
29 luglio
Predappio-Roma, km. 376: 1° Binda; 2° Piemontesi.
12 ottobre
Campi Flegrei, corsa a cronometro:
1° Binda; 2° Guerra *(a otto minuti).*

1930

9 luglio
Giro di Francia. Tappa Hendaye-Pau:
1° Binda; 2° C. Pélissier.
10 luglio
Giro di Francia. Tappa Pau-Luchon:
1° Binda; 2° P. Magne; 3° Leducq.

30 agosto
Campionato del Mondo a Liegi:
1° Binda; 2° Guerra; 3° Ronsse.

1931

22 marzo
Milano-Sanremo:
1° Binda; 2° Guerra; 3° Piemontesi; 4° Battesini; 5° Mara.
13 maggio
Giro d'Italia. Tappa Ravenna-Macerata, km. 288:
1° Binda; 2° Giacobbe; 3° Mara.
15 maggio
Giro d'Italia. Tappa Macerata-Pescara, km. 234:
1° Binda; 2° Guerra; 3° Mara.
25 ottobre
Giro di Lombardia:
1° Binda; 2° Mara *(a 18 minuti);* 3° Firpo; 4° Marchisio; 5° Bovet.

1932

31 agosto
Campionato del Mondo a Roma:
1° Binda; 2° Bertoni *(a 15");* 3° Frantz (a *4'52");* 4° Montero; 5° Guerra.

1933

23 aprile
Giro delle Tre Province a Messina:
1° Binda; 2° Guerra.
7 maggio
Giro d'Italia. Tappa Torino-Genova, km.216:
1° Binda; 2° Demuysere (a *25");* 3° Grandi.
15 maggio
Giro d'Italia. Tappa Napoli-Foggia, km. 195:
1° Binda; 2° Loncke; 3° Demuysere.
17 maggio
Giro *d'Italia. Tappa Foggia-Chieti, km. 248:*
1° Binda; 2° Loncke; 3° Bertoni.

18 maggio

Giro d'Italia. Tappa Chieti-Ascoli Piceno, km. 158:

1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Cornez.

22 maggio

Giro d'Italia. Tappa Bologna-Ferrara a cronometro, 62 km.:

1° Binda; 2° Demuysère *(a 1 '02");* 3° Morelli.

28 maggio

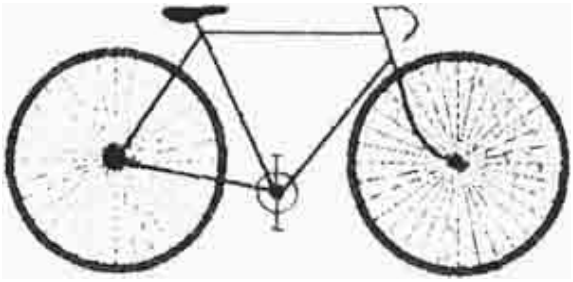
Giro d'Italia. Tappa Bolzano-Milano, 284 km.:

1° Binda; 2° Piemontesi; 3° Loncke.

Giro d'Italia. Classifica generale:

1° Binda; 2° Demuysère *(a 12'34");* 3° Piemontesi *(a 16'31 ");* 4° Bovet *(a 19'47").*

Seconda Parte



Il Commissario Tecnico

Nella foto: Binda al Vigorelli di Milano dopo la vittoria di Coppi al Tour *(1949*)

Attenti a quei due (1948 – 1952)

Dolce Francia

Un ex campione della levatura di Alfredo Binda non poteva stare lontano dal ciclismo. Il suo prestigio e la sua esperienza erano un patrimonio di tutto il mondo delle due ruote. Così, i dirigenti dell'Unione Velocipedistica Italiana non se lo lasciarono sfuggire e già nel '38 (pochi mesi dopo la decisione di appendere la bici al chiodo) venne inserito nello staff tecnico delle squadre nazionali e nel direttivo dell'Uvi come consigliere. Venne poi nominato responsabile della nazionale dei dilettanti e venne affiancato, in questo nuovo lavoro, dai mitici Ugo Bianchi (meccanico) ed Enrico Villa (massaggiatore). A sostenere l'assegnazione degli incarichi a Binda fu Lando Ferretti, *il sire di Novi*, uno dei massimi gerarchi dello sport. Nel '38 Ct della nazionale era Girardengo, che diresse Gino Bartali nel suo secondo Tour vittorioso.

Quanto stava capitando all'ex campione sembrava scritto in un vecchio copione. Almeno all'apparenza, l'esistenza di Binda si stava incanalando in un percorso conosciuto, abbracciato da tanti altri grandi ex dello sport, coccolati o dimenticati ma chiusi dentro orizzonti limitati: l'insegnamento alle giovani leve, la malinconia dei ricordi e tanto tempo libero. Ma, subito dopo la Guerra, entrò di nuovo nella vita di Binda una realtà a lui nota e con lui particolarmente benevola: la Francia. E, come era già accaduto negli anni venti, le cose per l'Alfredo mutarono radicalmente, prospettandogli un destino radioso, fatto di altri sonanti successi. Binda tornò insomma ad essere un protagonista di primo piano nel panorama ciclistico internazionale.

Fu nel 1948 che Adriano Rodoni, il presidentissimo del ciclismo italiano e internazionale, chiamò Binda a dirigere la squadra italiana al Tour de France. Quell'anno Ct era Lugari (con lui si sarebbe verificato il disastro del mondiale di Valkenburg con Coppi e Bartali all'apice della fama ma impegnati a controllarsi prima di ritirarsi), un brav'uomo ma forse poco carismatico. Ha raccontato il giornalista Luigi Chierici: *«Nel '47 la maglia gialla fu contesa in famiglia sino all'ultimo tra Ronconi e Brambilla, salvo poi perderla maldestramente nel corso della tappa conclusiva (per la verità, qui successero cose turche, a vantaggio di un Robic cui la vittoria finale doveva evidentemente andare a tutti i costi). Questo spiega la scelta di un tecnico astuto, esperto, diplomatico e di indiscutibile prestigio*

come Binda, in grado di capire, farsi intendere e, all'occorrenza, battagliare a colpi di lingua». Binda, infatti, conosceva alla perfezione il francese. Sulla questione va segnalata una piccola polemica con Bartali (la prima di una serie). Nel suo *Tutto sbagliato, tutto da rifare,* scritto nel 1980, il Ginettaccio scrisse di essere stato lui a chiedere Binda come Ct, dopo il rifiuto di Girardengo, il quale non se l'era più sentita di seguire un Tour. Ma Binda, che più tardi volle replicare a diversi punti del libro di Bartali, sosteneva che la sua nomina fu il frutto di una decisione autonoma di Rodoni e di Onesti, il capo del Coni. Alla proposta di tali autorità, dapprima il cittigliese si mostrò riottoso. Poi accettò.

Cominciò così il nuovo capitolo della vita di Binda, nuove avventure che gli avrebbero procurato, come ripetè più volte, più soddisfazioni di quante non ne avesse provate quando correva.

Il pio e la rivoluzione

Bartali era il capitano unico della squadra italiana. Nonostante avesse ormai trentaquattro anni, il campione fiorentino era ancora temuto: ma la sua stella era già stata parzialmente offuscata da quella di Coppi. Alla vigilia della grande corsa francese, Binda rilasciò un'intervista per spiegare che Bartali non era più quello del 1938 e che, rispetto a dieci anni prima, aveva perduto molto in salita e in resistenza, proprio le qualità principali di Gino. Traspariva già da quelle parole la tattica di Binda. Dicendo che non bisognava aspettarsi da Bartali cose eccezionali, il Ct mirava a nascondere le velleità del suo capitano, a farlo passare inosservato. Sapeva infatti che, fino alle Alpi compresi i Pirenei, al Tour non c'era terreno buono per Gino. Ma i piani vennero sconvolti già nella prima tappa, che inaspettatamente Bartali vinse, indossando così la maglia gialla. Bartali: *«Sull'arrivo a Trouville era nata una disputa tra il Ct e me: lui a dire che la pista era in terra battuta e che ci voleva il tal rapporto, che dovevo entrare in testa, perché chi entra in testa la tiene; e io a dire che la pista era in cemento e che avrei fatto bene a stare sulle prime posizioni, ma per farmi tirare la volata e venire fuori alla distanza. Binda era così sicuro del fatto suo che guadagnai la prima posizione, poi... il cemento. Binda fu molto dispiaciuto per l'errore, ma vinsi e l'armonia tornò tra noi».* Il Ct fu tuttavia ancora più tranquillo il giorno dopo, quando Bartali perse la maglia gialla e quindi non aveva più il dovere di difenderla sprecando energie preziose. Quel giorno vinse Vincenzo Rossello, che nella prima tappa era arrivato ultimo (si era attardato per passare la ruota a Bartali). Il forte gregario italiano aveva rischiato di essere mandato a casa, poiché il regolamento del Tour '48 prevedeva che l'ultimo in classifica, dalla seconda tappa in poi, venisse squalificato.

Seguirono tappe difficili: in pianura Bartali pagò un pedaggio molto più alto del previsto e sui Pirenei non riuscì a guadagnare granché. Vinse altre due tappe, a Lourdes e a Tolosa, ma in tutte e due le circostanze prevalse in volata, lui che era uno scalatore! A Lourdes nacque la leggenda di *Gino il pio.* E fu proprio Binda, a un certo

punto, a darle corpo, buttando lì a qualche giornalista: *«Mi chiedete chi transiterà per primo sotto il traguardo posto vicino al Santuario della Madonna? Ma chi, se non Gino il pio?»*. Ed ecco individuata una definizione adattissima a un atleta orgoglioso del proprio credo, addirittura contrapposto da taluni a Coppi il laico...

Il ritardo in classifica accumulato dal capitano sembrava non aver scalfito la proverbiale calma di Binda, nonostante il fatto che i Pirenei fossero ormai alle spalle. *«Quella dell'Aubisque* - disse il Ct - *non è una salita per Bartali come non lo era per me. Pensate che io sull'Aubisque, l'unica volta che l'ho scalato, nel Giro di Francia, arrivai decimo»*. Ma alcuni giornalisti scrissero che il nostro Ct aveva avuto ragione, a Parigi, a sostenere che Bartali non era più quello del '38. Ed era un fatto reale, davvero preoccupante, che a Cannes il distacco in classifica dall'astro nascente francese Louison Bobet era cresciuto fino a superare i 22 minuti. Binda ricordò che *«nella Sanremo-Cannes ci fu un attacco a sorpresa di Bobet sul Col de Turini e una foratura di Gino fece balenare il rischio del ko; ma fu merito di Lambertini se Bartali riuscì a recuperare»*. Essendo il Tour vicino all'Italia, molti inviati decisero di tornare a casa, considerato che ormai per Gino non c'era più nulla da fare...

Ma all'orizzonte c'era l'Izoard, la montagna che dieci anni prima aveva consacrato Bartali campione di importanza internazionale. La Cannes-Briançon era lunga 274 km. Sul Col d'Allos partì *Testa di vetro* Robic. Bartali aveva deciso di scattare a metà Vars, d'accordo con il Ct. Sotto la pioggia, la strada sterrata diventava terribile. Robic veniva tenuto a un tiro di schioppo, nella speranza che saltasse. Come poi accadde. Ai piedi dell'Izoard, ecco l'attacco risolutore. A Briançon Bartali giunse solo e Schotte fu secondo a oltre sei minuti. Il Tour era stato ipotecato anche se la maglia gialla non c'era ancora. Nel frattempo era giunta dall' Italia la notizia del grave attentato a Togliatti. Tirava aria di rivoluzione. Ma il trionfo di Bartali tramutò la rabbia del popolo in gioia: persino gli storici concordano sul giudizio che l'evento sportivo scongiurò la guerra civile.

Il giorno dopo si andava ad Aix Les Bains. Sin dal mattino attaccò Bobet. Ricorda Chierici, descrivendo l'ennesima fuga del francese: *«Che cosa doveva fare Bartali in questi frangenti? Ricorrere a uno sforzo molto pesante, per andare a riprendere i due francesi* (con Bobet c'era Brulet) *oppure attendere gli avversari che inseguivano e alcuni dei quali non erano tanto lontani? Fu uno dei rari momenti in cui vidi Binda incerto sul da farsi... assieme prospettammo diverse ipotesi, poi dopo che Ambrosini e io esponemmo il nostro parere decise di far rallentare Bartali. - Se sbaglio - ci disse Binda - avrò almeno la soddisfazione di constatare che due giornalisti non mi criticano»*. Il povero Bobet venne lasciato rosolare a fuoco lento. Bartali attaccò sul Porte (salita che arrivava dopo quelle del Lautaret, del Galibier e della Croce di Ferro). All'arrivo fu primo da solo il Ginettaccio, che riguadagnò, e definitivamente, la maglia gialla.

La strada per Parigi era ormai spianata: non c'erano più ostacoli, se non la tappa a cronometro. *«Binda, nel momento stesso in cui Bartali avrebbe preso il via il giorno*

dopo, - ha scritto Chierici - *partì per una ricognizione sul percorso di 120 chilometri, fino a Strasburgo. Al suo ritorno l'ex Campione del Mondo ebbe un lungo colloquio con Bartali e i due di comune accordo stabilirono il loro piano. Che risultò clamorosamente sbagliato».* Era stato deciso infatti di ricorrere a rapporti troppo leggeri, anche perché il vento si mise a soffiare alle spalle dei corridori. Ma Bartali non aveva più avversari in quel Tour e la sconfitta nella cronometro ci poteva stare. Ciò che contava era la maglia gialla.

Nella classifica finale, dopo l'ultima tappa, Gino relegò Schotte a oltre 26 minuti e Lapebie a quasi 29 minuti. Il capitano della nazionale italiana aveva vinto sette tappe. Fu un trionfo anche per Binda, che si dimostrò abile stratega, soprattutto se paragonato al collega francese Archambaud, che mandò al macello il giovane Bobet, costretto a lanciarsi in avventure pazze e suicide. Binda fu anche capace di dissimulare tranquillità quando il ritardo di Bartali diventava più grave delle previsioni. Si andarono definendo i contorni di una figura indimenticabile di Ct : *monsieur Binda,* per i francesi uno che la sapeva molto lunga, quasi uno stregone. Sembrava custodisse il Sacro Graal dell'arte ciclistica.

Alfredo e Gino

Nel '48 i rapporti tra Binda e Bartali erano buoni e non poteva essere diversamente, considerato che i due ottennero insieme la vittoria al Tour. Gino accettava i suggerimenti di Alfredo e anzi ha riconosciuto che alcuni di essi sono stati decisivi. Per esempio ha raccontato Bartali che Binda, *«sempre razionale e prudente»*, l'aveva giustamente frenato sul Vars, dove stava prematuramente rincorrendo Robic, e lo aveva saggiamente consigliato di dare tutto nella tappa di Aix, piuttosto che nella crono, dove uno come lui non sarebbe sicuramente arrivato primo.

L'armonia crebbe dopo il Tour. *«Appena rientrato dalla Francia* - ricordò Bartali - *soprattutto per fare piacere a Binda, che me lo chiedeva, per rendere più attraente la Tre Valli Varesine, la corsa di casa sua, decisi di parteciparvi».*

Le cose, tra Bartali e Binda, si guastarono col Tour vinto da Coppi. Binda ha infatti più volte affermato, in interviste rilasciate anche a distanza di molti anni dal '49: *«Bartali non mi ha mai perdonato di non aver permesso a Coppi di ritirarsi. Se non fosse andata come è andata, quel Tour lo avrebbe vinto Gino».* Incomprensioni e polemiche sono state vissute nello stile dei due personaggi: focoso e chiacchierone il fiorentino, pacato e d'animo buono il varesino. Binda non ha mai dimostrato, né tanto più ha mai detto, di preferire l'uno o l'altro dei due grandi. Ha invece sempre sostenuto che con lui si erano comportati tutti e due correttamente. Del resto, non spettava certo a Binda soffiare sul fuoco. Egli riuscì anzi, e alla perfezione, a far prevalere lo spirito di collaborazione. Negli anni '80, quando gli chiedevano dei due, Binda rispondeva: *«Coppi? Un super, avesse avuto la volata! Bartali era un buon*

brontolone, atleta di classe». Nel carattere Binda era sicuramente più affine al taciturno e discreto Coppi, ma nei fatti non si può sicuramente dire che egli abbia favorito Fausto. Quando lasciò a casa Bartali dai mondiali di Lugano, e vinse Coppi, si dovette convenire che quella fu una mossa giusta, anche se coraggiosa: quell'anno Bartali, ormai 39enne, non avrebbe potuto vincere mentre la sua presenza avrebbe innervosito il Campionissimo. In anni più recenti, quando Bartali rievocava alla sua maniera episodi lontani dei vecchi Tour, Binda, che non era un tipo polemico né tantomeno un attaccabrighe, replicava con pazienza, senza arrabbiarsi: *«Quello lì vede le cose solo dal suo punto di vista...»*. Così, ormai anziano, Binda ricordò Bartali: *«Quando lo vidi per la prima volta in corsa, nel '36, capii subito chi era. Correva per la Frejus. Mi colpì il fatto che aveva voglia di far fatica. Un po' chiacchierone, ma era toscano. Nel '49 fu molto disciplinato»*. Ha scritto Mario Fossati: *«Ho sempre avuto l'impressione che Binda avesse una grande stima del Bartali corridore ma che, fuori dalla corsa, lo ritenesse una punta di cardo, che è inutile tentare di brucare. E poi, perché seminare zizzania?, diceva Binda, la zizzania cresce da sé»*.

Su Binda atleta Bartali ha sempre avuto parole di grande ammirazione: *«Quando ero bambino tifavo proprio per Binda. Ed ero un tifoso convinto e accanito al pari del mio maestro Oscar Casamonti, presso il quale lavoravo come meccanico di biciclette. Casamontì, al quale devo molto se poi diventai corridore ciclista, mi convinse che Binda era davvero un super campione. Da allora, avevo appena dieci anni, ho sempre considerato Binda un grande asso a cui si devono molte pagine della storia del ciclismo italiano»*. Bartali, che per un breve periodo è stato addirittura compagno di squadra di Binda alla Legnano, anche recentemente ha sostenuto che Binda è stato il ciclista più grande di tutti i tempi, essendo il più dotato quanto a stile e a capacità di adattamento ai diversi tipi di corsa.

Crisi, polemiche e vittorie

Scrisse Orio Vergarli nel 1949: *«Il direttore tecnico deve essere non solamente il cervello dell'intera squadra ma anche il cervello e la volontà dei campioni cui la squadra deve prestare i suoi servizi. Egli è il fratello ma anche il padre e il maestro dei suoi atleti. E perché gli atleti obbediscono con tanta spontanea devozione a Binda? Essi sanno che è stato l'atleta fisicamente e intellettualmente più completo che sia mai esistito. Essi sanno che Binda, nella sua lunga carriera di atleta, è stato, oltre che un uomo fortissimo, un tattico di qualità ineguagliabile e che in lui la finezza e la prontezza del ragionamento è stata eguale alla potenza muscolare. Da Ct, Binda è esigentissimo quando reputa che quello sforzo sia indispensabile. Egli chiede solo ciò che sa che può essere dato. La sua prima virtù è quella di saper chiedere tutto il possibile, anche psicologicamente, a tempo e a luogo»*. È il perfetto ritratto del Commissario Tecnico Alfredo Binda, il cui equilibrio e le cui capacità furono messi a dura prova nel Tour '49, una corsa che finì in trionfo (primo e

secondo due italiani, primi gli azzurri - allora in maglia tricolore - nella classifica a squadre, nessun italiano ritirato, primi e secondi anche nel Gran Premio della Montagna) e il cui ricordo *inorgogliva e commuoveva* Binda (come egli stesso ha più volte ripetuto).

D'ora in poi intervalleremo il racconto delle fasi dei Tour con le memorie di Binda, così come si leggono nei quadernetti che egli pubblicò dal '49 al '52, non appena si concludeva la corsa. Probabilmente non era lui a scrivere direttamente quelle pagine di diario (che metteremo in evidenza usando il carattere corsivo), forse le dettava. Ma il fatto che concedesse la propria firma a quei libriccini, ci fa ritenere che il pensiero del Ct vi fosse riportato fedelmente.

Il Tour fu preceduto dal *Patto di Chiavari.* Binda propose ai due rivali storici del ciclismo italiano, protagonisti qualche mese prima del disastroso mondiale di Valkenburg, di vedersi a quattr'occhi in Liguria. In primavera corridori e dirigenti erano tutti in riviera e quindi non doveva essere difficile organizzare un incontro vicino al mare. Fedeli a questa tradizione, Bartali era a Chiavari e Coppi a Sestri Levante.

«Il mio scopo era quello di riuscire a metterli d'accordo e a farli correre in un'unica squadra, evitando così di schierare i due campioni l'uno contro l'altro. Sapevo che la mia impresa non era facile, poiché avrei dovuto lottare, oltre che contro la diffidenza e la forte rivalità di Bartali e Coppi, anche contro le esigenze degli organizzatori francesi».

Binda propose ai due campioni di essere capitani alla pari dando loro la possibilità di scegliere cinque gregari ciascuno. Coppi e Bartali accettarono, così si cominciò a parlare dei dettagli organizzativi. La tela diplomatica, del Ct stava prendendo corpo. Soltanto un mese prima il Direttivo dell'Uvi aveva stabilito che al Tour sarebbe andato o l'uno o l'altro dei due grandi! Ma, prima la protesta dell'Associazione corridori e poi l'iniziativa di Binda cambiarono le carte in tavola.

Binda, per il quale il Tour cominciava alcuni mesi prima della sua effettiva partenza, conseguì un'altra importante vittoria diplomatica, dopo quella di Chiavari, quando si recò a Parigi a chiedere e a ottenere di poter avere una seconda macchina al seguito della corsa: così ognuno dei due capitani poteva essere assistito adeguatamente.

Vennero poi i giorni del Giro d'Italia dominato da Coppi, autore nella Cuneo-Pinerolo di una strepitosa impresa (192 km. di fuga solitaria). Dino Buzzati, inviato dal Corriere della sera a seguire la corsa rosa, scrisse: *«Alfredo Binda, che lo condusse l'anno passato alla vittoria del Giro di Francia e che ieri ha seguito la tappa delle Dolomiti per un'occhiata alla situazione in vista del prossimo Tour, ci ha detto che ieri Bartali andava come nelle migliori giornata dell'estate scorsa: ma in Francia, nel 1948, non c'era Coppi, tutta qui la spiegazione».* Secondo Rino Negri, *«dopo la Cuneo-Pinerolo Binda si convinse che Coppi poteva reggere il caldo e il Tour»*

.

Dopo le montagne, il colpo di scena. Improvvisamente Bartali annunciò di non voler andare al Tour se non a capo di una squadra soltanto a lui devota. Binda, preoccupato, decise di lasciar passare del tempo poiché Gino doveva sbollire la rabbia per la grave sconfitta subita, poi volle parlare, in luoghi e momenti diversi, con i due campioni. Dalla duplice confessione uscì la squadra nazionale per il Tour: Binda aveva vinto un'altra tappa.

I due grandi erano stati ammansiti da argomenti convincenti: una vittoria al Tour avrebbe arrecato notevoli vantaggi economici e di prestigio. Per chi avrebbe tradito la causa comune, inoltre, era pronta, come da definizione di Binda, *l'arma della squalifica,* che l'Uvi aveva messo a disposizione del Ct.

Arrivati a Parigi per la partenza della corsa, ecco il capolavoro dello psicologo Binda: Bartali e Coppi, costretti a tavola a sedere uno di fronte all'altro, si guardarono negli occhi e si scambiarono qualche battuta. Il ghiaccio era rotto.

Nel caldo e nella polvere delle prime tappe, gli italiani dovettero subire gli attacchi dei belgi e dei francesi. Ma Binda sapeva di dover pagare un pedaggio prima dei Pirenei. In montagna i distacchi sarebbero diventati di decine e decine di minuti: conveniva conservare le energie.

«Basta una mia occhiata - notò Binda dopo la prima tappa - *per far sì che Ricci e Pasquini siano prontamente sulla ruota dei fuggitivi».*

A Bruxelles vinse il belga Lambrecht davanti al francesino Marinelli. Nella terza tappa si mossero nomi importanti come Kübler, Ockers, Geminiani. Binda sollecitò allora Coppi e Bartali a darsi da fare. La maglia gialla andò al belga Callens e a Binda andava bene così: era meglio che lavorassero altri per la difesa del primato. Altra tappa, altra maglia gialla: Marinelli. Ma questa volta Binda era contrariato per i 17 minuti *pagati* da Coppi e Bartali.

La Rouen-Saint Malo (quinta tappa) fece piombare Coppi addirittura a oltre mezz'ora di ritardo. In fuga con la maglia gialla Marinelli, Kübler e altri corridori, Fausto cadde nei pressi di Mouen dopo essersi urtato con Marinelli, impegnato a raccogliere una bibita da uno spettatore. Il francesino ripartì subito, ma Coppi rimase a terra, con la bicicletta seriamente danneggiata. Binda non era lì. Sì era fermato al rifornimento, sapendo che in tre (tanti erano sulla sua macchina) sarebbe stato più facile distribuire le vivande. A seguire Coppi era andato Tragella, sulla cui auto c'era la seconda bici di Ricci, da utilizzare in caso di urgente necessita (come era stato previsto alla vigilia). Ma il Campionissimo, scoraggiato, rifiutò quel mezzo. Quando arrivò sul luogo dell'incidente, Binda vide Coppi in piedi sul ciglio della strada. Immediatamente gli porse la sua bici di scorta personale.

«Non appena giungo vicino a lui egli comincia a lamentarsi con faccia scura e a minacciare il ritiro, lo non dico una parola, sicuro che, passato lo sfogo, egli

avrebbe continuato ad andare come aveva fatto poco prima per oltre 100 km. di gara. A un tratto, però, comincia a slacciarsi i cinghietti delle pedivelle, dicendo che ha deciso di fermarsi perché ritirarmi adesso o ritirarmi stasera a Saint Malo è la stessa cosa. Visto il suo atteggiamento deciso, passo dalle buone alle brusche maniere e, valendomi della mia autorità di direttore tecnico, gli impongo di continuare la gara».

Binda *lavorò* Coppi piano piano: a Mouen gli mise a fianco Ricci per sostenerlo moralmente dopo avergli detto che gli avrebbe consentito di ritirarsi la sera senza provvedimenti; a Saint Malo, dove Fausto giunse con oltre 18 minuti di ritardo dai primi (ma in classifica il distacco era aumentato a 36 minuti), lo volle incontrare in camera, poiché soltanto lì era solo, e gli disse: *«Sappi che anch'io mi sono ritirato dal Tour e mi dispiace ancora e comunque l'ho fatto dopo aver vinto due tappe e dopodomani c'è la cronometro e tu la vinci in carrozza. Dopo quella sì, potrai andartene».*

E vennero una tappa interlocutoria, la giornata di riposo e la crono dominata da Coppi: il Campionissimo era recuperato. Alla vigilia della gara contro il tempo, il Ct aveva distribuito ordini: i gregari dovevano risparmiarsi per dare tutto nell'avvicinamento ai Pirenei.

«Tra Coppi e Bartali l'accordo è il più completo. Io ho detto loro chiaramente che oggi avrebbero potuto fare ognuno la propria corsa e che al traguardo di Luchon sarebbe giunto il più forte».

Ma i Pirenei non erano salite gradite ai nostri campioni che, fiaccati dal caldo (la grande corsa francese era sempre caratterizzata da un caldo terribile), cedettero la vittoria a Robic. La maglia gialla continuava a essere di Fiorenzo Magni, capitano della squadra italiana dei cadetti, che in quel Tour la indossò dopo i traguardi di Pau, Luchon, Tolosa, Nimes, Marsiglia e Cannes.

«Com'era da prevedere dopo la spaventosa andatura delle prime tappe, e la faticosa ascesa dei quattro colli pirenaici, le quattro tappe di arroccamento che da Luchon ci hanno portato al riposo di Cannes non hanno fatto registrare niente di notevole. Tutti i corridori indistintamente hanno denunciato la stanchezza e anche il più accanito dei giornalisti stranieri ha dovuto logicamente ammettere che la corsa all'italiana è una necessità che si impone, se si vuol termine un Tour come quello di quest'anno, che non ha precedenti per la sua durezza».

La Cannes-Briançon prevedeva lo scollinamento dell'Allos, del Vars e dell'Izoard. Secondo il piano di Binda i due campioni potevano attaccare sul Vars, non prima. E sul Vars scattò Bartali per inseguire Kübler. Ma al rifornimento di Guillestre si verificò un episodio che avrebbe dato adito a lunghe discussioni: Tragella non si avvide di Gino e non gli passò il sacchetto delle vivande. Essendo Tragella uomo del

clan di Coppi, si possono immaginare le polemiche che seguirono. Provvide poi Binda a fornire il sacchetto. Lo fece forzatamente in zona proibita, ma non ci fu penalizzazione grazie all'intervento di De Giovanangelo, membro italiano della giuria.

Sulle rampe dell'Izoard Coppi e Bartali procedettero uno accanto all'altro. Questi momenti sono stati sempre ricordati da Binda con molta emozione: raccontava senza prendere fiato e gesticolando molto.

«Mentre li vedevo insieme pedalare davanti a me pensavo a Valkenburg. Chiesi a Goddet il permesso di affiancarli. Parlavo, parlavo senza sapere dove trovare le parole. Non sapevo a quali argomenti aggrapparmi per farli tirare. Parlavo delle loro famiglie, degli sportivi, degli interessi economici derivanti da una vittoria, dei gregari e del loro onore di atleti... quando a un certo punto tirano! Ogni trenta metri si danno il cambio regolarmente, con affiatamento. Era da Chiavari che temevo questo momento!».

E l'accordo fu tale che, essendo il compleanno di Bartali, vittoria e maglia gialla andarono di diritto al Ginettaccio! Nuove polemiche, tuttavia, scoppiarono il giorno dopo, con la Briançon-Aosta e la vittoria di Coppi. Dopo le scalate del Monginevro, del Moncenisio, dell'Iseran e del Piccolo San Bernardo, Coppi e Bartali erano ancora insieme. A un certo punto Gino forò. Ripartì dopo aver sistemato la ruota, ma dovette interrompere la sua rincorsa per una caduta. Binda allora diede l'ordine a Coppi di andarsene da solo verso Aosta.

«Vedo puntato contro di me il dito di moltissimi sostenitori di Gino. Avrei preferito anch'io che Bartali e Coppi fossero arrivati ad Aosta appaiati, come a Briançon. Ma quando un motociclista è venuto ad avvisarmi che Coppi richiedeva la mia presenza per sapere da me come doveva comportarsi, dato che a poco più di 20 chilometri dall'arrivo non vedeva ancora giungere il compagno di squadra, dopo un attimo brevissimo di riflessione decido senz'altro di dare via libera a Fausto. La sua vittoria ad Aosta era già preventivata, lo voleva il patto stipulato dai due grandi sull'Izoard; Bartali con la caduta aveva perso altri due minuti e mezzo, e gli immediati inseguitori, tra i quali erano uomini pericolosi per la classifica generale, come Marinelli e Robic, incalzavano da presso. Mi si risponda con tutta franchezza: se all'arrivo al parigino Parco dei Prìncipi noi dovessimo perdere il Giro di Francia per l'irrisorio distacco di un minuto, a seguito di una mia decisione di far fermare Coppi per attendere il compagno infortunato, che cosa penserebbero di me gli sportivi? I distacchi che per il momento dobbiamo ancora registrare non sono decisivi, quindi pensiamo innanzitutto a mettere al sicuro la vittoria»

Coppi, che quell'anno andava veramente forte tanto che, primo nella storia, riuscì a vincere Giro e Tour nella stessa stagione, arrivò ad Aosta con 5 minuti di vantaggio su Bartali.

«Binda è uomo che non si lascia facilmente influenzare dalle polemiche - ha scritto Gianni Cerri a proposito della tappa di Aosta - *tanto è vero che con molta calma*

diceva, pur con Coppi in maglia gialla: questo è un Tour che sarebbe bello vincere in due».

La giornata di riposo a Saint Vincent fu per Binda, a suo dire, molto più faticosa delle giornate di corsa. Dovette ricorrere alla polizia per far piantonare le camere di Bartali e Coppi prese d'assalto dai tifosi, dovette scrivere decine e decine di cartoline in risposta ai messaggi giunti dall'Italia, dovette mettere d'accordo i capitani sui premi e occuparsi della tattica per le ultime tappe.

La parte finale del Tour confermò il dominio italiano e di Coppi, trionfatore nella lunga cronometro di Nancy (140 km.).

«Ho fatto montare sulla bicicletta di Fausto una pedivella più lunga del normale (di cm. 17,5). *Nelle tappe dei Pirenei, invece, Fausto aveva provato la pedivella di cm. 18. È facile intuire i vantaggi che si possono trarre usando una pedivella più lunga. Per l'elementare princìpio della leva, infatti, tanto più è lontano dal fulcro il punto dove si produce lo sforzo, nel nostro caso il pedale, tanto minore è la forza necessaria per compiere l'operazione. Dì questo io avevo potuto rendermi conto di persona durante il Giro d'Italia del '33, da me vinto».*

Il risultato della crono aveva confermato a Binda la bontà della sua teoria all'inizio del Tour (*«Coppi ha 15 minuti di vantaggio sugli altri per la sua superiorità nelle crono»)* e che era valsa la pena di insistere per far ripartire Coppi a Mouen.
A Parigi la classifica generale vide Coppi davanti a Bartali per quasi 11 minuti.

A quel glorioso Tour dedicò molte pagine Bartali nel suo *Tutto sbagliato, tutto da rifare.* Ma fu nel complesso un resoconto che indispettì Binda, il quale volle evidenziare, alla prima occasione (un libro di Gianni Cerri), le inesattezze di Gino: *«Bartali sostiene di essere stato chiamato, prima del Tour, dai responsabili della squadra italiana, i quali gli dissero che avrebbe corso solo Coppi oppure che lui avrebbe fatto il gregario. Ma è falso, nessuno ha mai fatto ragionamenti di questo tipo. Non è vero, inoltre, che Bartali venne fatto rallentare a Mouen per aiutare Coppi, facendogli perdere minuti importanti, poiché per me poteva fare la corsa che voleva».* Continuando nella rievocazione, Binda volle fare altre precisazioni: *«Bartali lasciò intendere che mi fossi disinteressato all'episodio del suo mancato rifornimento da parte di Tragella a Guillestre, mentre ricordo che raggiunsi Gino per rifornirlo e più tardi rimproverai Tragella per la gravissima dimenticanza. Ed ecco la Briançon-Aosta. Scrive Bartali: 'Fu Binda a convincere Coppi ad andarsene, dicendogli che sono stato raggiunto dai francesi'. Ma io non potevo valutare il distacco degli avversari, per giunta in quel Tour in cui non c'era ancora radiocorsa. É pure falso che, dopo quella tappa, dissi a Bartali che il Tour doveva vincerlo Coppi, così come è un'invenzione che io promisi milioni a Gino per risarcirlo della sconfitta. Non ho mai fatto la parte del signor Bonaventura!».*

Il discorso della montagna

Una tappa del Tour ‘49 era sconfinata in Italia sul Piccolo San Bernardo, dove alcuni tifosi avevano insultato i corridori e la stampa francese. Così, al rientro in Francia della corsa, i corridori italiani fecero l’amara scoperta che i francesi erano piuttosto arrabbiati nei loro confronti. Al rifornimento di Belfort alcuni *energumeni* (così li definì il Ct) fischiarono e inveirono contro l’auto della nazionale italiana che ospitava Binda. Quest’ultimo, allora, decise di scendere e attraversò la strada dirigendosi verso la tribuna con la folla vociante. Alla vista di *monsieur Binda,* i francesi ammutolirono. Il Ct, in perfetto francese, volle spiegare che i quattro del Piccolo San Bernardo non rappresentavano tutti gli italiani, che i corridori, pur di differenti nazionalità, sono rivali in corsa ma quando scendono dalla bicicletta sono amici e altre cose del genere. A un certo punto i tifosi si misero ad applaudire: le capacità diplomatiche di Binda avevano colpito nel segno un’altra volta.

Il cittigliese era tanto rinomato per questa sua dote, che persino Alcide De Gasperi disse una volta a un giornalista: «Un *diplomatico della bravura di Binda meritava di essere molto di più di un Commissario Tecnico*».

Gianni Brera: un ritratto di Alfredo Binda

Nell’agosto del ‘49 Gianni Brera firmò sulla Gazzetta dello Sport un bellissimo ritratto del cittigliese, che vale la pena rileggere: «A *ripensarlo corridore, quali che fossero le strade al tempo suo, si fatica a vederlo impolverato: lui con il volto ingombrato di fango e il maglione sudicio e le gambe depilate dagli unguenti e bruttate da pillacchere! Sotto questo aspetto è così inconcepibile che non si dubita, per converso, ch’egli fosse realmente quale realmente era: un fenomeno. L’hanno definito gli inglesi un gentleman farmer: gentiluomo di campagna. Di quei signori, per intenderci, che per nascita o naturale propensione sì trovano a vivere una loro tranquilla vita in campagna, non rozzi da degradarsi a bifolchi, non schifiltosi da disdegnare quando capita la vanga. Ma Binda, a vero dire, assai più ricorda i delicatini di città che non l’uomo di fattoria; e soltanto indovini il varesino in lui, anzi il cittigliese di mezza collina, se bene gli osservi le gote leggermente avvivate in rosso dalle cosiddette vene della salute. Per il resto, egli è gentleman farmer nel solo gusto particolare che ha delle camiciole a pallini: e viva lui se gli piacciono. Quando ne indossava di sgargianti al Tour, si strologava sulle sue intenzioni. Erano le tappe del sole e della sete. I tecnici strepitavano al ritardo dei Grandi. Alfredo sì stringeva nelle spalle. Più spesso, anzi, sorrideva. Quelle camiciole impallinate d’azzurro sapevano di festosa irrisione*».

Il terzo tra i grandi: Fiorenzo Magni

Al Tour del ‘50 Coppi non potè partecipare, essendosi fratturato il bacino al Giro d’Italia. C’erano Bartali e Magni, ma la corsa venne vinta dallo svizzero che approfittò del fatto che gli italiani se ne tornarono a casa anzitempo da Saint Gaudens.

Quanto accadde durante e dopo quella tappa provocò polemiche a non finire. Su questa pagina non certo bella dello sport ha detto la sua anche il ct Alfredo Binda.

«Goddet preparò un percorso durissimo, con l’obiettivo di tirare il collo, nelle prime tappe, agli italiani, gli uomini da battere. Io allora volli che gli azzurri stessero sulle ruote di tutti i fuggitivi, per scoraggiare le avventure stroncandole sul nascere».

Risultato: nelle prime cinque tappe gli azzurri ottennero quattro vittorie. Si determinò quindi un clima poco favorevole agli italiani, con la stampa francese che li accusava di essere dei succhiaruote.

«Consigliai allora ai nostri tricolori di moderarsi un tantino e... di cercare di vincere un po’ meno; poi intervenni presso Goddet perché invitasse la stampa a essere un po’ meno acida con noi».

Bartali e Binda dopo i fattacci dell’Aspin *(Tour 1930)*

Sembrava tornata la tranquillità, ma si giunse ai Pirenei, terra di tifosi esagitati. Aubisque e Tourmalet vennero superati senza problemi, Goddet seguiva in motocicletta i primi. Sull’Aspin c’era un’enorme folla. Passarci in mezzo era difficile per tutti i corridori, figuriamoci per gli italiani, che furono oggetto di minacce e di sputi. In cima Bartali venne colpito da un pugno, cadde, un tizio tentò di rubargli la bicicletta. Magni venne addirittura inseguito da una donna con un coltello e, nella discesa successiva, un’auto fece sbandare pericolosamente Bartali. All’arrivo riuscì comunque a imporsi Gino, mentre Fiorenzo conquistò la maglia gialla. Subito dopo il

traguardo, Bartali, piangendo, manifestò la volontà di ritirarsi.

«Mi opposi, ma Bartali era irremovibile, e con lui era buona parte della stampa italiana al seguito del Tour. A nulla valsero i miei tentativi per ricondurre la calma, convinto come ero che la vittoria, malgrado tutto, non potesse più sfuggirci. Passammo una notte intera a discutere, ma Bartali non volle sentire ragioni: s'era messo a fare il 'borghese' fumando una sigaretta dietro l'altra. Alle mie argomentazioni non rispondeva che 'no'. Con la squadra intatta il Tour era nostro, mentre, con la squadra smembrata e senza il capo, avremmo arrischiato di perdere quella maglia gialla che potevamo riportare in patria, simbolico vessillo della nostra vittoria morale».

«Binda - è la testimonianza di Rino Negri - *dovette assecondare le direttive di Rodoni, che gli disse: se va a casa Bartali vanno a casa tutti»*. Ricordando quei fatti, l'anziano Binda diceva che la decisione del ritiro venne presa, tutti ammassati in una camera d'albergo, unanimemente.

Magni, deluso, non ha mai smesso di far notare che quel Tour lo vinse un atleta che nelle grandi corse a tappe era sempre stato dietro di lui. Per rifarsi, Fiorenzo dovette attendere l'anno successivo, quando vinse il suo secondo Giro (con un Coppi sorprendentemente in difficoltà in salita).

Nel '51 Koblet era troppo forte

Come al solito, anche nel '51 Binda raggiunse la carovana della corsa rosa per incontrare i campioni. In particolare con Coppi e Magni si confrontò sui probabili gregari per il Tour e sul fatto che Bartali voleva far parte della nazionale.

«Per la verità io non volevo portare Bartali al Tour. Oltre a Magni, volevo soltanto uno dei due galli e il più adatto al percorso mi sembrava Coppi».

Binda perciò disse chiaramente a Gino che lui sarebbe stata la terza pedina. Il fiorentino non obiettò nulla ma qualche giorno dopo fece pervenire a Binda (e agli altri dirigenti della Federazione) una lettera in cui diceva che lui il gregario non l'avrebbe fatto e che anzi voleva libertà d'azione. Rodoni e Binda mandarono allora un telegramma per ricordare a Gino che i patti li aveva già accettati e quindi si attendevano una conferma della sua partecipazione al Tour. Messo alle strette, Gino dovette rispondere che era pronto a partire e a rispettare la disciplina della squadra.

Venne poi il giorno del Giro del Piemonte del riscatto di Bartali (che riguadagnò i gradi di capitano dei tricolori) e della tragedia di Serse Coppi, morto per aver sbattuto la testa sul marciapiede. Fausto, prostrato per la disgrazia del fratello, raggiunse la Francia con un giorno di ritardo rispetto agli altri corridori italiani.

«Tenni il solito rapporto generale prima dell'inizio della grande fatica. Dissi che

consideravo sullo stesso piano Coppi, Bartali e Magni. Sono poi passato a trattare il fattore economico, poiché è inutile nasconderlo, specie per i gregari questa è la grande molla che spinge alle più grandi azioni. Più tardi pregai Goddet di evitare all'indomani il minuto di raccoglimento per Serse. Volevo che Fausto avesse l'impressione di partire come tante altre volte, senza portarsi nel cuore quel grave peso che avrebbe indubbiamente pregiudicato il suo rendimento».

Le tappe di pianura diedero vita alla tradizionale bagarre con i corridori italiani sulla difensiva. Si mise in luce Koblet, mentre Coppi sembrava in buone condizioni fisiche e morali. Dopo la sorpresa di Biagioni che vinse una tappa e guadagnò la maglia gialla, il campione svizzero si impose nella cronometro.

«A *Coppi non avevo chiesto la vittoria; mi ero limitato a dirgli prima del via che volevo mi desse la dimostrazione d'aver ritrovato un buon grado di forma. I tricolori hanno tutti marciato bene senza forzare, secondo gli ordini da me impartiti. Il Tour però non è ancora cominciato».*

Giornata di riposo a Limoges: a tavola Binda parlò a lungo con i suoi corridori. Nel diario scrisse di essere preoccupato per la rivalità sempre accesa tra Bartali e Coppi e per le condizioni di salute di Magni, che aveva un febbrone proprio quando poteva diventare l'uomo giusto per contrastare Koblet. A Clermont Ferrand venne gettata al vento una occasione unica: Koblet e Bobet staccati a 30 km. dall'arrivo non vennero messi ko naturalmente perché... Coppi e Bartali si controllavano a vicenda.

Il clima nella squadra migliorò nei giorni successivi. Era diventato chiaro a tutti, ormai, che il migliore corridore del lotto era Koblet. Nella Tarbes-Luchon (con Tourmalet, Aspin, Peyresourde) grande battaglia tra Coppi, Bartali e Koblet, che dimostrò di andare fortissimo anche in salita.

A partire dal Colle d'Aspin, Coppi e Koblet erano davanti, Bartali dietro da solo.

«Nemmeno per un momento ho pensato di far fermare Coppi ad attenderlo e questa sarà una delle maggiori colpe di cui mi imputeranno i tifosi del fiorentino».

Ma Binda volle specificare, una per una, le ragioni a sostegno del suo comportamento. Eccole: 1) non essendo stata stabilita una graduatoria di valori, nella tappa di Luchon Coppi e Bartali erano in diritto di fare ognuno la propria corsa. Perché mai, allora, frenare Fausto? 2) Koblet non avrebbe diminuito la sua azione e avrebbe conquistato tutti gli abbuoni di tempo sulle salite. 3) Coppi batteva Koblet con facilità sui traguardi di montagna, avrebbe potuto fare la stessa cosa a Luchon (ma lì purtroppo sbagliò a partire in testa e a scegliere un rapporto troppo duro). 4) Bartali, dopo la foratura di Koblet, aveva già avuto l'occasione di portarsi sullo svizzero, quindi quel giorno lui in salita non era al meglio. 5) Lazarides e Geminiani erano a soli 20" da Bartali, non era il caso di favorire la formazione di un gruppetto di cinque corridori.

All'arrivo lo svizzero precedette Coppi in volata e Bartali di due minuti.

Nei giorni seguenti il caldo mise in crisi atleti di gran valore, tra i quali Bobet e,

purtroppo, Magni e Coppi. Il Campionissimo crollò nella tappa di Montpellier, giungendo fuori tempo massimo al traguardo. Venne riammesso perché erano in ritardo con lui molti altri corridori (oltre il 15 per cento dei partenti, come prevedeva il regolamento).

«Nella carriera dei più grandi campioni capita sempre una giornata nera, una giornata in cui la testa si fa pesante sul manubrio e le gambe si rifiutano di girare».

Binda si trovò improvvisamente in mezzo a situazioni già vissute l'anno prima: Coppi che vuole ritirarsi e lui che lo convince di arrivare almeno al traguardo, Bartali che lo accusa di non avergli portato il sacchetto del rifornimento (ma un passaggio a livello aveva bloccato l'auto di Binda e l'organizzazione aveva provveduto con un altro sacchetto), Bartali che stacca Magni sabotando il gioco di squadra.

L'unica cosa positiva della giornata, ammise Binda, fu che, disobbedendogli, molti tricolori erano rimasti con Coppi. Finirono fuori tempo massimo ma fecero aumentare il numero dei corridori in ritardo, che raggiunsero così la soglia del 15 per cento dei partenti, facendo scattare la sanatoria.

La parte finale del Tour non ebbe dunque altro da dire per la squadra italiana, almeno in riferimento alla possibilità di vittoria finale. Riservò importanti soddisfazioni parziali, come la vittoria di Magni a Gap o la bellissima vittoria di Coppi nella prima delle tappe alpine, a Briançon (con i colli del Vars e dell'Izoard). Dopo quest'ultima affermazione, Binda venne sommerso dai complimenti e lui, nel suo diario, volle far notare di essere stato, pochi giorni prima, destinatario non di critiche ma di minacce, *«che tuttavia mi lanciarono indifferente».*

Il Tour, per gli italiani, terminò comunque nella malinconia. Binda, tirando le somme, dovette ammettere che Koblet era stato il più forte di tutti. Semmai ci si poteva rammaricare del cattivo stato fisico e morale di Coppi e del fatto che la squadra poteva essere composta da uomini migliori.

«Ma Bevilacqua, che poteva servirci per contrastare Koblet, non volle entrare in squadra, preferendo preparare il mondiale dell' inseguimento».

Coppi non ha rivali

Anche il Tour del '52 cominciò per Binda molti mesi prima della sua effettiva partenza. Il Giro d'Italia dispensò ottimismo. Coppi, che stava dominando la corsa, disse al Ct 'che non aveva nulla in contrario a una eventuale partecipazione di Bartali e Magni alla corsa francese.

«Bartali sembrava ammettere serenamente la superiorità del suo grande rivale».

All'inizio dell'anno venne convocata una riunione a Milano con i grandi capi

dell'Uvi, i rappresentanti dei corridori e i tre grandi. Coppi si presentò con tre quarti d'ora di ritardo. Stette a lungo in silenzio, poi si limitò a dire che, dopo gli screzi del '49 e del '51, questa volta era meglio che al Tour partecipasse Bartali da solo. Grande fu la sorpresa generale. Binda e Rodoni rimasero di sasso.

«*Visto che le cose prendevano una cattiva piega e la polemica era scesa su un piano personale, piuttosto acceso e pericoloso, cerco di intervenire dando un colpo alla botte e un colpo al cerchio*».

Rodoni troncò la discussione annunciando che l'Uvi rinunciava a partecipare ufficialmente al Giro di Francia. Binda era sicuro che Coppi fosse stato spinto a dire quelle cose dal suo entourage e in particolare dal massaggiatore Cavanna, per il quale, evidentemente, quella era l'unica maniera per alzare il prezzo della partecipazione del Campionissimo e per ottenere l'esclusione di Bartali. Da quel momento iniziarono le trattative o, meglio, le manfrine, gli inseguimenti reciproci e i colloqui fugaci.

I protagonisti di questa vicenda non avevano la minima intenzione di determinare la diserzione dell'Italia dal Tour. Il vero problema era *come* andare al Tour: con quali capitani e quali gregari. Disse Binda a Zambrini (patron della Bianchi): *«É vero che ho detto che capitani non ce ne sarebbero stati: ma lo facevo conoscendo Bartali e Magni. Non potevo dire loro che avrebbero passato la ruota a Coppi in caso di necessità, ma ero certo di potere loro imporre di passarla al momento buono. Ho troppa esperienza, ormai, per offendere suscettibilità così critiche»*. Il Binda paziente tessitore e fine psicologo diede in quel periodo il meglio di sé, rincorrendo i corridori impegnati nelle gare in giro per l'Italia.

A Recanati il Ct offrì la propria camera a Coppi che non ne aveva trovata una per farsi massaggiare. A un certo punto, Coppi e il giornalista Ambrosini salirono nella camera. Poco più tardi, ecco Binda che, con la scusa di dover recuperare borsa e impermeabile, si intrufolò nella stanza. Era il momento tanto atteso, tanto preparato dal saggio Alfredo: come da copione Ambrosini invitò Binda a trattenersi e Coppi assentì. Venne così ripreso il dialogo interrotto dopo la burrascosa riunione di Milano. Fausto disse di aver provato un dispiacere quando Binda a Milano parlò di tre capitani sullo stesso piano. Il Ct spiegò allora che il suo piano prevedeva che la scelta sarebbe stata effettuata più avanti.

«Fausto mi dice che questo lo aveva capito ma un po' in ritardo. Era evidentemente un pretesto per medicare la cosa, in fondo era già preparato a mollare».

In fretta e furia il Ct organizzò una riunione coi tre grandi, durante la quale, senza troppe difficoltà, venne stilata la lista dei nazionali. Nessuno ebbe niente da ridire.

Ma ecco, dopo qualche ora, l'inevitabile ripensamento di Bartali, al quale era venuto in mente che non poteva accettare l'esclusione di Bresci. Binda, rassegnato e

abituato alle mattane di Gino, non si scoraggiò e si mise in viaggio per Bologna dove dormiva Coppi. Il treno arrivava in città alle cinque e mezzo del mattino. Così Binda vagò per due ore tra la stazione e l'albergo di Fausto trangugiando qualche caffè.

«Lo trovo ancora a letto e gli spiego ogni cosa pregandolo di non sollevare questioni. Quello che si stava facendo non era giusto, ero il primo io a convenirne, comunque sarebbe stata quella un'ottima occasione per dimostrare che l'accordo e la collaborazione tra i due maggiori esponenti del nostro ciclismo era una realtà operante».

A cinque minuti dalla partenza del treno per Milano, Coppi accettò le proposte del Ct, che prevedevano la convocazione di Bresci.

Il Tour partiva da Brest, località che Binda raggiunse in treno e con l'animo sollevato, Sapeva che la corsa gli avrebbe procurato minori preoccupazioni dei mesi di vigilia. Appunti del Ct sul giorno precedente la partenza della prima tappa:

«A tavola, con mio grande disappunto, per quanti sforzi avessi fatto, non mi riuscì di far sedere vicini Coppi e Bartali. La cosa mi preoccupava notevolmente, volli allora sentire i tre grandi per saggiarne gli umori e per cercare di farli ragionare».

Seguì un pellegrinaggio di Binda nelle stanze di Coppi, Magni e Bartali, per motivarli e favorirne quell'accordo che sembrava ancora lungi da essere pienamente raggiunto. A Coppi il Ct ammise di considerarlo il migliore, anche se quello doveva rimanere un segreto da non riferire a nessuno. Magni e Bartali promisero collaborazione con Fausto a favore della causa comune. Tutto a posto? Binda non si faceva illusioni e contava sul fatto che la strada avrebbe chiarito prospettive e ruolo di ciascuno.

A chi gli chiedeva chi fosse destinato a sacrificarsi in caso di necessità tra Coppi e Bartali, il Ct rispondeva che avrebbe deciso quando si fosse presentata l'occasione. *«Non era una risposta evasiva o diplomatica* - disse Binda anni dopo - *non sapevo veramente quello che avrei deciso. Per saperlo avrei dovuto conoscere la situazione della corsa e le condizioni degli uomini al momento del fatto».*

La corsa iniziò, come al solito, con tappe velocissime e con francesi e belgi all'attacco. Nonostante Binda avesse invitato i suoi a darci dentro, agli arrivi si dovettero contare i minuti di ritardo; ma questo non doveva preoccupare più di tanto, spiegava il Ct, perché il vero Tour sarebbe cominciato poi.

Binda tuttavia perse la pazienza durante e dopo la tappa di Roubaix, quando confessò di aver voluto *«dare mano a un bastone per somministrare ai tricolori una buona dose di legnate»* e di essere *«verde dalla bile»* per il lassismo dei suoi (così scrisse sui suoi quadernetti, ma c'è chi giura che tali espressioni non appartengono al buon Alfredo).

Nel finale della tappa si mise in mostra Magni e Binda si calmò. Fu tranquillo

anche la sera, quando Coppi, infastidito dai troppo invadenti suiveurs, se ne andò a cenare a cinque chilometri da Roubaix, in riva al fiume, per poi rientrare disciplinatamente alle ventuno e trenta.

Il giorno dopo, nell'anniversario della morte di Serse, Coppi si scatenò, potendo contare anche sulla collaborazione di Magni e Bartali. Non vinse la tappa (arrivo a Namur), ma diede un saggio della sua potenza e del suo stato di forma: se andava così in pianura chissà che sfracelli avrebbe fatto a cronometro e in salita, visto che quell'anno aveva già dimostrato, vincendo il Giro, di stare molto bene!

Binda era raggiante. E l'entusiasmo degli italiani aumentò nei giorni seguenti: Magni conquistò la maglia gialla a Metz, la perse a Nancy (cronometro vinta da Coppi) e la riconquistò a Mulhouse (traguardo raggiunto dopo la scalata all'ostico Ballon d'Alsace e vittoria del francese Geminiani).

Binda annotava puntualmente tutti i fatti positivi che accadevano: Bartali e Coppi che aiutavano Magni a guadagnare trenta secondi d'abbuono; Magni stesso che si fermava a prendere acqua per i due compagni.

A Losanna la maglia gialla passò addirittura sulle spalle del gregario Carrea, un fedelissimo del Campionissimo, infilatosi in una fuga fortunata. Il giorno dopo Carrea, primo in classifica, tornò a fare il gregario e si fermò a una fontana a prendere dell'acqua. Ma Binda lo rimproverò: *«La maglia gialla non si deve fermare a prendere acqua, né per sé né per gli altri»*.

Le tappe di montagna (con arrivi all'Alpe d'Huez e al Sestrière) furono per Coppi un'apoteosi: Fausto volava sulle rampe più difficili, provocando distacchi incolmabili. All'Alpe la maglia gialla fu sua. Ma per Binda ci fu una grana da risolvere. Magni aveva accusato Zambrini (patron della Bianchi di Coppi) di avergli comunicato che il suo ritardo da Coppi era già salito a 20 minuti (una notizia ferale per il morale) e, cosa ancora più grave, di aver ordinato a Carrea (uomo Bianchi) di non tirare (poiché avrebbe potuto favorire Fiorenzo). Il Ct chiese allora a Goddet di intervenire affinché nessuno interferisse più nelle fasi della corsa.

Ad Aix en Provence Binda si rammaricò del fatto che i tricolori avessero perso il primato della classifica a squadre. Volle perciò riservare la serata a una ramanzina generale.

«Ho trovato un sistema pratico che mi pare senz'altro il più efficace: piglio un pezzo di carta, una matita e mi metto a far conti. 'Dunque, due milioni di franchi al cambio di centosessanta fanno tre milioni e mezzo di lire. Coppi, come d'accordo, di questi non ne piglia nemmeno uno. Rimanete a dividerveli in undici, salvo che qualcuno non vada a casa prima di Parigi. Toccano a testa esattamente...'. Non ho più bisogno di continuare; hanno già capito tutto».

Sul Ventoux (tappa di Avignone) Coppi forò, Gino offrì la sua ruota ma il Campionissimo lo lasciò andare facendosi attendere da Carrea (Binda allora lodò Coppi, che dimostrava di saper correre col cervello). In discesa, così, Bartali si sentì

in dovere di aiutare la maglia gialla a rientrare su Robic.

Nelle tappe successive Binda se la prese, nel suo stile moderato, con quei giornalisti italiani che lo accusarono di aver lasciato solo senza assistenza uno strepitoso Corrieri lanciato verso una vittoria di tappa ma bloccato da una foratura. Ma il Ct, volle far notare lo stesso Binda, deve preoccuparsi della vittoria finale del Tour e dei suoi capitani. E poi un'auto stava già tornando su Corrieri quando costui, particolarmente sfortunato, venne appiedato.

A Pau vittoria di Coppi, che non forzò il ritmo oltre il necessario per non danneggiare Bartali e Magni. Fausto vinse ancora sul Puy de Dome, dove riuscì a raggiungere e a superare Nolten dopo un'entusiasmante recupero, incitato col megafono da Binda messosi in piedi sul cofano della Jeep.

La classifica finale vide Coppi prevalere su Ockers (a oltre venti minuti), Ruiz (a 34 minuti) e Bartali (a 35 minuti).

«Questo Giro di Francia - scrisse Guido Giardini - *rappresenta un nuovo, pieno successo, anche sul piano morale, di Alfredo Binda e dei nostri dirigenti che ebbero fede e non si persero d'animo nei giorni burrascosi della vigilia. La vittoria di Coppi non diminuisce in nulla Gino Bartali e Fiorenzo Magni. Il Tour del '52 è stato costruito ad uso dei fenomeni del ciclismo: Binda ha mosso le sue pedine in moto impeccabile».*

Alfredo e Fausto

Fu Coppi a dare le maggiori soddisfazioni al ct Binda, con le sue vittorie al Tour e al mondiale di Lugano. I due come è stato fatto notare da qualche giornalista, impararono a conoscersi a Mouen, al Tour del '49: nevrile ma fortissimo l'atleta, saggio e paziente il tecnico, impegnato a gestire due campioni inimitabili e rivali in casa. Quella volta Fausto voleva tornare a casa ma Binda lo convinse a restare. *«Di episodi che Binda ha risolto magnificamente, con diplomazia anche* - ha scritto Mario Fossati - *ce ne sono cento e uno».*

All'inizio del Tour '49 Binda mormorò un dubbio su Coppi: *«El dis che l'è la scarpetta: per mi 'l va minga».* Poi si dovette ricredere. *«Coppi* - diceva ancora Fossati - *aveva la sensazione di essere seguito non già da un tecnico, ma da un clinico o da un chirurgo, i cui verdetti erano esatti, perciò anche sgradevoli. Nella Briançon-Aosta Coppi avrebbe voluto attendere Bartali, ma il Ct: Va, va! Ecco un intervento da chirurgo».*

Qualcuno ha scritto che lo stesso Coppi, all'inizio del suo primo Tour vittorioso, dubitasse dell'imparzialità di Binda, essendo il ct, ai suoi occhi, l'uomo che aveva portato Bartali alla vittoria l'anno precedente. La fiducia reciproca, tra il Campionissimo degli anni '20 e '30 e quello degli anni '40 e 50, crebbe dunque piano piano. Ma divenne solidissima.

Fausto Coppi e Alfredo Binda (dalla copertina di uno "Speciale Tour", supplemento a Lo Sport Illustrato)

Il giornalista Mario Fossati è stato un acuto osservatore del Binda ct. Tutte le sere del Giro di Francia sostava al tavolo del tecnico che, bevendo la Perrier, una birra o degustando un caffè, rispondeva alle sollecitazioni degli interlocutori. Una volta *messi a letto* i corridori, a Binda piaceva indugiare a ragionare sui fatti appena trascorsi e sulle prospettive aperte. A Fossati, perciò, difficilmente sfuggivano gli stati d'animo del Ct. Aveva imparato a capirli e li annotava sul taccuino. Ecco allora un Binda *ingrugnito* dopo i fattacci di Milano nel '52, qualche mese prima della partenza (Coppi che dice: *«quest'anno al Tour o io o Bartali»),* Binda che racconta in un modo *«solitamente liscio e compatto»*, Binda che qualche volta *«sembrava un manager»*. *«Binda* - annotò Fossati - *non strillava: ha sempre avuto classe di uomo e non solamente di grande campione»*. Soltanto «se *le paternali non sortivano effetto»*, il Ct *«aveva un diavolo per capello»*. Un uomo così, misurato, secondo il giornalista

«grande perché ha sempre saputo reggere al successo», si adattava perfettamente al carattere di Fausto Coppi, che apparve sempre più soddisfatto della direzione di Binda. Del resto, Binda rivelava proprio a Coppi grandi e piccole verità, confidenze che dovevano servire a dare morale al campione. Per esempio, nel '52 il Ct con molta discrezione disse a Coppi, poiché sapeva che quell'anno Fausto era il più forte di tutti, che *«la gerarchia in squadra sarebbe stata stabilita con un affondo»*. Non a caso, subito dopo ecco la performance di Namur (quando Coppi aveva uno scatto di nervi non ce n'era per nessuno). *«A Rouen nel '52* (dopo una giornata con i francesi all'attacco) - scrisse Fossati - *capii che Binda era il Coppi degli anni '30 e Coppi il Binda degli anni '50. Coppi sentiva che quel signore misurato, che non sprecava un aggettivo, era un giudice intelligente degli episodi, dei fatti, delle componenti di una corsa che interpretava in prospettiva, pensando all'indomani e, soprattutto, alla fatica dell'indomani». «Binda* - scrisse ancora Fossati - *è del ciclismo un buongustaio sottile, senza darsi la minima importanza. Essendo molto intelligente, si prospetta sempre il peggio»*. Ma a Namur il Ct si lasciò un po' andare ed ammise: *«Non ci poteva essere dimostrazione più chiara e indiscutibile della vittoria di qualcuno»*.

Alla vigilia della cronometro, osservò Fossati, Binda sentiva che Coppi avrebbe vinto la tappa e sul Galibier, vedendo Fausto scattare, Binda, *«un tecnico che ha misurato miliardi di pedalate», «traspariva entusiasmo»*.

Quadretto di Fossati sulla Sestrière-Monaco (con Coppi in maglia gialla dopo l'Alpe d'Huez e il Sestrière): *«Binda soppesava la pedalata di Fausto e di Gino. Ora, si chiedeva Binda, se mi fora Coppi che accade? Binda cercava di cacciare via questo brutto pensiero. Bartali aveva poi passato la ruota a Coppi. Binda lo avrebbe abbracciato. Disse al suo pilota Mario Perfetti: - Abbiamo vinto il Tour»*.

Dal giornalista della Gazzetta ecco un ricordo anche delle ultime fatiche del Tour '52: «I *belgi erano venuti a pietire presso Coppi perché gli si consegnasse loro la classifica per squadre. E Coppi l'avrebbe anche ceduta se Binda non si fosse imposto»*. Sul Puy de Dome (vittoria di Fausto), infine, il Ct non aveva più bisogno di frenare il proprio entusiasmo. Fossati: *«Binda assicura che è il più grande Coppi che sia mai esistito»*.

Qualche piccola frizione, tra i due Campionissimi, comunque non mancò. A Lugano nel '53, per esempio, si parlò di un *affaire Coppi-Binda.* Ma si trattò di piccoli nervosismi, poi dimenticati per via del clamoroso (per il modo con cui avvenne) trionfo. A Bosco Luganese alla vigilia della corsa, raccontò Biagio Cavanna a Rino Negri, si svolse una riunione dei tricolori piuttosto agitata. Diversi corridori accusarono Coppi di aver voluto troppi gregari, ma il Campionissimo rispose per le rime alle critiche, sostenendo che nessuno degli intervenuti aveva preparato il mondiale con la dovuta serietà. Binda avrebbe voluto far cessare le polemiche, ma scelse una frase *sbagliata.* Disse infatti che tra i presenti c'era chi aveva già provato l'amarezza di una squalifica e pertanto era il caso di andare d'accordo. Coppi, punto nell'orgoglio (il ricordo dei fattacci del '48 bruciava ancora), replicò che anche il Ct, da corridore, aveva sperimentato la squalifica (nel '28).

Nell'inverno seguente Fausto manifestò più volte il desidero di non fare il Tour,

«non avendo intenzione di mettere a repentaglio il nome in Francia, proprio dove ho colto, a prezzo di enormi sacrifici, i miei maggiori successi». In quel periodo si era sparsa la voce che Coppi avesse posto l'aut aut: *«O Binda o io»*. Ma a Rino Negri, nel febbraio '54, il Campionissimo disse: *«La riappacificazione è possibile, anche se una guerra vera e propria non c'è mai stata»*.

«In verità - dice Mario Fossati - *quelle furono storielle invernali, amplificate ad arte data la carenza di argomenti: non c'erano le corse e bisognava tenere desta l'attenzione sui campioni. Prima di Lugano Binda fece la squadra in funzione della vittoria di Coppi, non c'è dubbio»*. Coppi, si diceva durante quell'inverno, avrebbe voluto più gregari. Per questo c'era quel piccolo malumore. Ma la verità è che Binda sapeva che sul difficile circuito svizzero Fausto poteva e doveva vincere di forza e i gregari contavano fino a un certo punto. Quanto al Tour, Coppi già nel '53 si era dimostrato poco propenso ad affrontarlo. E lo stesso atteggiamento ebbe nel '54.

Binda rievocò il mondiale di Lugano in tarda età davanti alle telecamere Rai, sottolineando un particolare curioso: *«Consegnavo a Coppi i fogliettini con i distacchi ad ogni suo passaggio davanti ai box e Coppi leggeva e metteva i fogliettini in tasca. Caspita, pensai, perché non li butta via? Evidentemente vuole conservare i documenti nel caso gli dia informazioni o suggerimenti sbagliati...»*. Per la verità non si è più saputo nulla su questa specie di mania del Campionissimo di conservare i bigliettini del Ct.

Un cenno deve essere dedicato anche alla dama bianca, che Binda trovò un giorno per caso nella sua stanza e invitò garbatamente ad andarsene (si era a un Campionato del Mondo e, non trovando una camera, Giulia Occhini aveva messo i bagagli dove le era capitato). Binda, probabilmente, non vedeva di buon occhio la nuova relazione di Coppi. Ma sicuramente non si intromise mai nelle faccende private del Campionissimo. Semplicemente sopportava il tutto, continuando a fare il proprio mestiere.

Binda, il Tour de France e i grandi inviati

Un grande amore scoppiato tardi: è quanto è accaduto tra Alfredo Binda e il Tour de France, gara che il campione cittigliese, quando correva, evitava. Da Ct della Nazionale italiana, invece, Binda è stato investito dal classico colpo di fulmine: alla prima esperienza ottenne subito la vittoria. Nel '48 monsieur Binda era già un idolo per i francesi, che ne ammiravano i trascorsi agonistici sapendo che proprio la Francia aveva fatto sbocciare la sua classe. E lui, che parlava francese e aveva un fare da signore e grandi capacità diplomatiche, era in sintonia perfetta con lo spirito francese.

Al Tour Binda stava come se fosse a casa sua, con la differenza che in Italia faceva, come ammetteva lui stesso, una vita comoda, mentre in Francia trascorreva un mese intensissimo, lavorando ventiquattro ore su ventiquattro («A *casa mia non sposto neanche una sedia, qui servo anche a tavola»).* Altro che farsi portare a letto

la colazione, come a Cittiglio o a Milano! Il ct Binda metteva il naso in ogni cosa, curava ogni particolare. Pur non essendo suo compito, per esempio, si metteva sul ciglio della strada a distribuire i sacchetti del rifornimento. Capitava molto spesso, poi, che desse una mano ai meccanici per le riparazioni. Memorabile è rimasta la tappa Sestrière-Monaco del Tour '52. Sul Colle di Brouis attaccarono i francesi e Coppi, in maglia gialla, forò. Magni mise a disposizione una delle sue ruote e Binda volle intervenire per perfezionare l'operazione meccanica. Altra foratura di Coppi nella discesa del Colle del Castillon, con Bartali a offrire la ruota e di nuovo il Ct a fare il meccanico. Ma di episodi di questo tipo, magari meno importanti o decisivi di quelli ricordati, se ne verificarono a decine nei Tour di Binda.

Oltre che Commissario Tecnico, il cittigliese era il capo-comitiva degli italiani. E lui esercitava i suoi poteri di convocazione portandosi appresso i soliti nomi, gente fidata e di grandissima esperienza: il meccanico De Grandi (Pinella), *Lupo* Mascheroni, il masseur Giannetto Cimurri, Marnali, l'autista Bertolazzo. Binda era un teorico dell'organizzazione: al Tour '48 fece portare dall'Italia tantissime provviste, temendo che in Francia non ce ne fossero a sufficienza (si era nell'immediato dopoguerra). Poi scoprì che gli organizzatori avevano pensato a tutto in abbondanza. Ma lui era pronto ad ogni evenienza. E poi Binda teneva moltissimo alla vita sociale della squadra. Per lui avevano un'importanza fondamentale le cene, durante le quali cercava di mettere i campioni uno di fronte all'altro, per farli parlare, per invitarli a spiegarsi, a guardarsi negli occhi, insomma ad andare d'accordo («a *tavola si capisce che cosa hanno in pancia»*, sosteneva Binda).

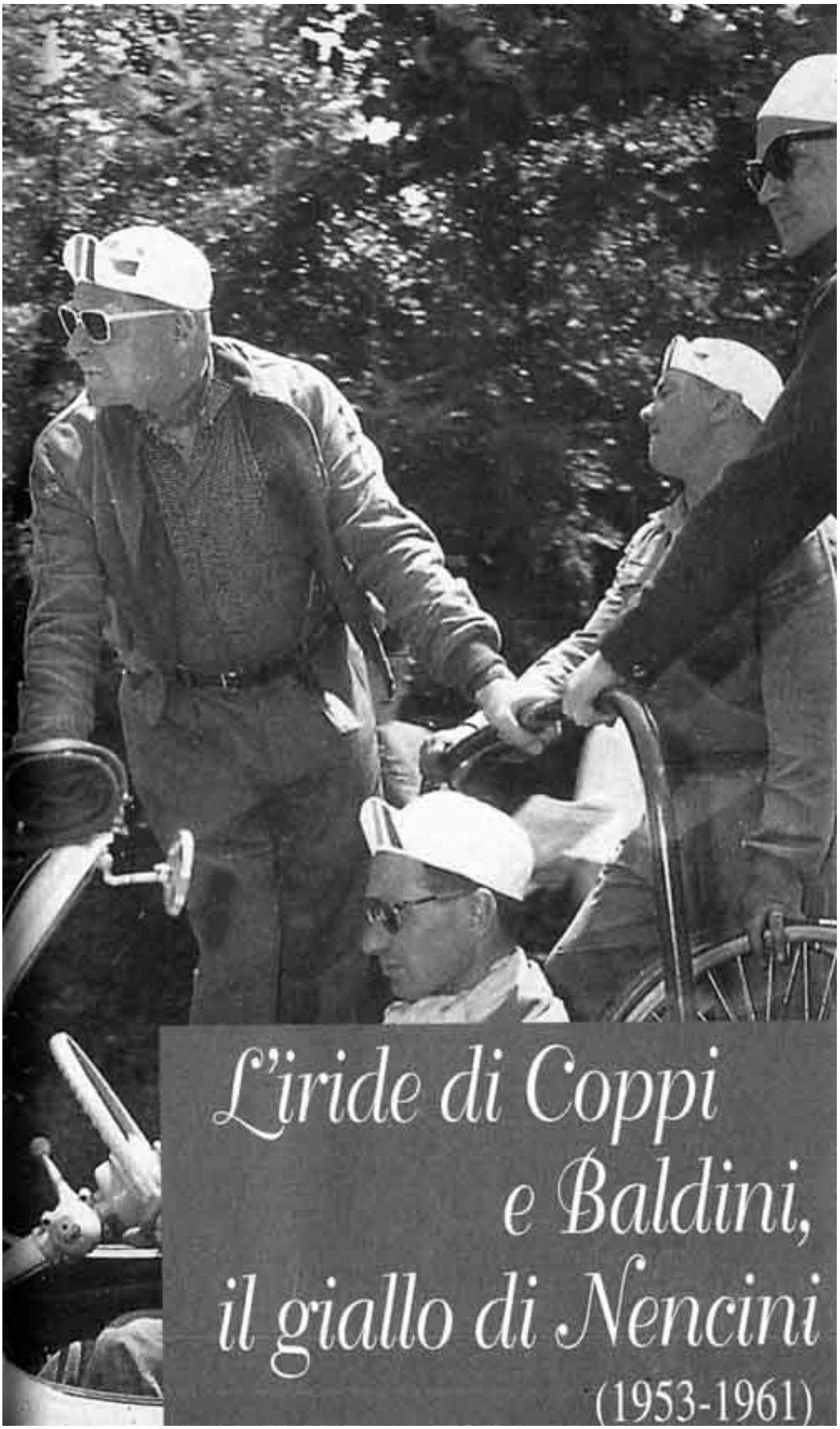
Spesso il Ct faceva ai tricolori dei discorsi sui loro doveri o sulla tattica prevista per il giorno successivo. Preferiva poi cercare, usando molta discrezione, le confidenze dei capitani, nell'intento di comprenderne lo stato d'animo ed eventualmente incitarli.

Ogni sera, una volta accertatosi che tutti gli atleti fossero andati regolarmente a nanna, il Ct diventava il protagonista di una specie di rito cui era molto affezionato. Indugiando a un tavolino con pochi amici giornalisti, Binda offriva il caffè o la birra e stava ad ascoltare le osservazioni dei presenti. Si tornava sugli episodi più importanti della tappa trascorsa e si facevano considerazioni sulle tappe ancora in agenda. Constatò Mario Fossati: *«Il Tour era per Binda una commedia che sfiora il dramma, rimanendo commedia»*. *«Binda accettava il contradditorio con il massimo garbo* - scrisse Bruno Raschi - *divertito quasi di poter discutere»*. Il Ct si schermiva (*«Le mie decisioni sono purtroppo quelle dell'arbitro, vanno prese in pochi secondi»),* ma dava una spiegazione ad ogni fatto o fatterello ricordato dai giornalisti. A volte sorrideva senza rispondere. Se desiderava che certe cose non venissero pubblicate, lo chiedeva. E i giornalisti eseguivano. *«Parlava come uno che sapesse molte cose e non le volesse dire per il rispetto di un sacramentale silenzio»* (Raschi). Di fronte alle superficiali accuse di eccessiva prudenza, faceva spallucce: *«Voi giornalisti siete troppo impazienti»*. Era sicuro che, alla fine, avrebbe avuto ragione lui. Non amava le avventure, ma di fronte alle imprese si commuoveva.

Sulla *Matta,* il gippone dell'Alfa dal quale incitava i corridori col megafono, lasciò

un po’ di salute. Perse infatti una piccola frazione d’udito e, probabilmente, lesionò i polmoni per le troppe sigarette fumate. Sulla *Matta* c’era un Binda speciale: l’uomo apparentemente sicuro di sé e distaccato si trasformava e dava dimostrazione di essere emotivo come altri, se non di più.

Una testimonianza importante su Binda al Tour la diede Jacques Goddet nel 1986, quando la vittoria della grande corsa francese era contesa tra i compagni di squadra Lemond e Hinault, divisi da una feroce rivalità. *«Qui ci vorrebbe Binda* - disse patron Goddet - *a mettere d’accordo i due come faceva ai tempi con Coppi e Bartali. Alfredo era un tecnico dall’intelligenza superiore»*. Aggiunge Rino Negri: *«Binda ha smentito tutti quelli che nell’ambiente ciclistico ritenevano impossibile che un grande campione potesse diventare anche un grande tecnico»*. Mario Fossati va oltre e senza indugio sostiene: *«Binda è stato il più grande direttore tecnico italiano in assoluto. Come nessun altro, ha saputo dirimere i contrasti latenti o palesi tra gli atleti, ottenendo il meglio da ciascuno»*.



Nella foto: Alfredo Binda sulla "Matta" al Tour del 1960

L'Iride di Coppi e Baldini, il giallo di Nencini (1953 – 1961)

Le aquile non scendono sulle aie

Oltre che nei Tour, Binda guidò la nazionale anche nei mondiali. Ma furono, quelle azzurre di quegli anni, partecipazioni sfortunate, salvo qualche eccezione. La corsa veniva organizzata su percorsi prevalentemente piatti, che facevano la fortuna dei belgi, corridori abituati ai tracciati in circuito e alle gare-lotteria. Avevamo Coppi e Bartali, ma i mondiali li vincevano Van Steenbergen, Schotte, Kübler e persino esimi sconosciuti come il tedesco Muller. Scrisse Gianni Brera nel '49: *«Le aquile non scendono sulle aie»*, a sottolineare l'assenza della più piccola salita nell'anello di Copenaghen. Quella volta gli italiani non ebbero nemmeno un Ct. La Federazione, in rotta coi dirigenti internazionali accusati di organizzare mondiali-kermesse, aveva deciso di non nominare un direttore sportivo ma un *accompagnatore* nella persona di Rimedio.

Il grande battuto di questo periodo fu Fiorenzo Magni: nel '52 in Lussemburgo dovette rinunciare a una medaglia perché gli si ruppe all'improvviso il sellino a cinquanta metri dal traguardo (fu preceduto, oltre che da Muller, dallo svizzero Weilemann e dall'altro tedesco Hoermann); nel '51 a Varese arrivò secondo. Quest'ultimo fu un mondiale piuttosto amaro per Binda, per giunta disputato a casa sua (Varese) e organizzato dai suoi amici (la società Binda).

«Bevilacqua vinse il mondiale dell'inseguimento con facilità - scrisse Binda in uno dei suoi opuscoli gialli sul Tour - *e il pubblico, con la ingenerosità che gli è propria, reclamò a gran voce l'ammissione di Bevilacqua nella ristretta cerchia dei sei corridori che dovevano disputare dopo quattro giorni la gara su strada. È stata questa una grossa ingiustizia nei miei riguardi, poiché tutti dimenticavano in quel momento che se Bevilacqua aveva conquistato la maglia iridata dell'inseguimento era perché io lo avevo messo in condizioni di prepararsi per questa specialità. Io non ritenevo possibile che se uno veniva da un mondiale della pista fosse pronto per la strada. E poi, avevo già tre grandi da curare e da amalgamare, perché aggiungerne un quarto? E avvenne quindi quanto avevo pensato: includendo Bevilacqua in squadra abbiamo perso un uomo del valore di Coppi, poiché nessuno mi toglie dalla testa che la febbre accusata da Coppi alla vigilia di Varese sia una febbre tanto intelligente e ragionevole da capitare proprio al momento giusto»*.

Ma stampa e pubblico vollero Bevilacqua e Binda e Rodoni si inchinarono. La

corsa andò bene per noi fino... alla volata finale. Minardi si lanciò per tirare Bevilacqua, ma quest'ultimo si piantò, superato da Kübler (primo) e da Magni (secondo), l'uomo sul quale sarebbe stato meglio puntare con maggior decisione.

Dopo tali fatti, Binda presentò a Rodoni le dimissioni da Ct ma il presidente le rifiutò.

Da Lugano a Reims: capolavori di tattica e forza

Il mondiale vinto da Coppi a Lugano il 28 agosto del 1953 veniva considerato da Binda il suo secondo capolavoro, dopo Adenau 1927. *«Quell'anno* - ricordava Alfredo - *puntai i piedi per lasciare a casa Bartali una buona volta. O l'uno o l'altro, dissi chiaramente. Pensate che quell'anno Bartali era campione d'Italia. Rischiai il posto e la popolarità, ma ero convinto di essere nel giusto. C'era da scalare la Crespera ed ero sicuro che Coppi avrebbe piantato tutti in asso. Ed è andata così. Ci fosse stato Bartali, Coppi non avrebbe mai vinto, condizionato com'era dalla presenza del Ginettaccio».*

Bartali ha rievocato quei momenti di più di quarant'anni fa così: *«Feci un ragionamento a Binda: - io faccio tre corse di selezione e arrivo tre volte settimo. Posso avere la certezza di essere l'ottavo selezionato? Ma Binda non disse nulla poiché sapeva che i capi avevano finalmente deciso di mandare un solo 'gallo' a Lugano».* In realtà, come appunto spiegava Binda, la decisione dell'esclusione di Bartali appartenne esclusivamente al Ct, il quale, spiegò Mario Fossati, sapeva che *«Coppi poteva vincere solo con un'azione di forza e pertanto non varò una squadra gerarchizzata (un capitano e sette gregari), ma preferì, pure dando a Coppi e a Magni un uomo di fiducia, includere i quattro migliori eccetto Bartali, che Fausto non gradiva».*

La gara venne disputata al cospetto di una gran folla. Partirono in settanta. Astrua e Gaul, scattati durante il secondo giro, presero fino a un minuto e mezzo di vantaggio. Kübler, che correva in casa, volle farsi notare e passò alla fine del terzo giro dieci secondi dopo i primi. Coppi era a mezzo minuto.

Quarto passaggio: gruppo compatto, con gli azzurri Gismondi, Defilippis e Fornara vigili. Seguì qualche attacco ininfluente. Al nono giro ci provò il belga Derycke, con Gismondi e altri. Van Breenen, che qualche chilometro prima si era sganciato da solo, cadde. A metà corsa erano in testa in sette, Bobet era a due minuti, Coppi a due minuti e dieci secondi. Fu poi la volta di altre significative iniziative: quella di Ockers e Defilippis e, all'undicesimo giro, quella di Kübler con Coppi a ruota. Nel frattempo oltre la metà dei corridori si era ormai ritirata. Al tredicesimo giro Coppi ruppe gli indugi sulla Crespera (con un paio di giri di anticipo rispetto ai piani della vigilia): dei fuggitivi, ormai raggiunti e staccati, resistette soltanto Derycke, che gli si incollò a ruota. Mancavano 85 chilometri al traguardo. Coppi e Derycke avevano un minuto di vantaggio. Dietro di loro c'erano Ockers, Varnajo e Gismondi, poi Defilippis, Fornara e altri. A quattro giri dal termine i due di testa avevano tre minuti e mezzo su Gismondi e Ockers.

Ormai era chiaro che il mondiale se lo stavano giocando l'italiano e il belga; ma quest'ultimo come stava? C'era da fidarsi di quel peso morto, che in volata poteva diventare un brutto cliente per un Coppi che non era mai stato un gran velocista?

Mancavano due giri quando Coppi inferse il colpo decisivo e s'involò, ancora sulla Crespera. Quel giorno il Campionissimo aveva la dinamite nelle gambe. Il Ct, dal box perché allora i corridori non potevano essere seguiti lungo il circuito, faceva avere a Fausto bigliettini sui quali descriveva in sintesi la situazione. Dopo cinque chilometri il vantaggio salì a un minuto, a un giro dalla fine era diventato di tre minuti, all'arrivo, nonostante un accenno di crampi per il fuggitivo, fu di oltre sei minuti.

Fu un trionfo, per il trentatreenne Coppi, nel cui palmares mancava ingiustamente il mondiale, e per il ct Binda, che aveva previsto tutto. Coppi era il primo italiano a diventare campione del mondo dopo la vittoria di Binda nel 1932. L'attesa era durata ventun anni!

Gli anni seguenti non furono particolarmente fortunati per la Nazionale azzurra, che dovette aspettare fino al 1958 per riconquistare l'iride. Nel '54, a Solingen, Binda puntò ancora su Coppi, ma il Campionissimo cadde a due giri dalla fine, dando così il via libera a Bobet e a Schaer.

Monti, Fornara, Nencini e Coletto furono gli italiani che si misero in luce al mondiale di Frascati del '55. Sempre all'attacco, gli azzurri vennero battuti dal vecchio Stan Ockers.

A Copenaghen nel '56 il mondiale fu affare privato tra i belgi Van Steenbergen (primo) e Van Looy (secondo). Coppi e Magni (primo degli italiani ma soltanto undicesimo) guidarono un gruppo di giovani azzurri che però non ebbe fortuna.

Nel '57 Van Steenbergen raggiunse il record di Binda delle vittorie ai mondiali, vincendo il terzo titolo a Waregen. Anche questa volta gli italiani non combinarono granché.

Venne poi la grande vittoria, nel '58 a Reims, di Ercole Baldini, ottenuta in un anno per lui magico (aveva vinto anche il Giro d'Italia). Al secondo giro nacque una fuga, apparentemente senza speranza. C'erano Bobet, Nencini e Voorting (tre ottimi corridori ma in quel momento troppo lontani dal traguardo). Coppi, regista in corsa della squadra, fece un cenno a Baldini per invitarlo ad aggiungersi ai tre. Ercole obiettò che gli ordini di Binda prevedevano che in fuga ci fosse sempre almeno un azzurro e quindi bastava Nencini, che oltretutto si sarebbe adirato vedendolo arrivare. Coppi gli rispose di andare e di dire a Nencini che era stato lui a farlo uscire dal gruppo e a mandarlo avanti. Ercole dunque partì e la fuga prese il largo: del resto i migliori erano avanti e gli altri, vedendo che Coppi non si era mosso, non scattarono. Al sesto giro il vantaggio era salito a sei minuti.

A sessanta chilometri dall'arrivo scattò Baldini. Ce l'avrebbe fatta a tenere? Binda che, come al solito, doveva passare i fogliettini coi distacchi, era appollaiato al culmine di una salitella e ripeteva, ascoltando la radio, *«Ce la fa»* ma, forse, era scettico anche lui. E invece Baldini chiuse a oltre 37 km. orari di media con Bobet a oltre due minuti.

Quella corsa fu certamente un capolavoro di Ercole, ma Binda ebbe una parte

determinante. Già alla vigilia, infatti, aveva chiarito che le punte azzurre dovevano essere, nell'ordine, Baldini, Coppi e Defilippis, con Nencini e Favero in seconda battuta. Il Ct aveva previsto che su un circuito fondamentalmente piatto come quello di Reims sarebbero stati i corridori passisti, in grado di spingere lunghi rapporti, a prevalere. E chi, quell'anno, era superiore al recordman dell'ora Baldini?

Gli ultimi mondiali del ct Binda vennero vinti da velocisti: nel '59 a Zandvoort prevalse il francese Darrigade (secondo Gismondi, quinto Ronchini e decimo Conterno), nel '60 a Sachsering vinse Van Looy (quarto Massignan), che si confermò l'anno successivo a Berna (davanti a Defilippis).

Alla ricerca di un leader

Dopo la vittoria di Coppi nel '52, le partecipazioni di Binda al Tour continuarono alternando momenti belli e meno belli, fino all'apoteosi del 1960, con Nencini in maglia gialla e il quarto Giro di Francia conquistato da Binda in una dozzina d'anni.

Nel '53 il Ct avrebbe voluto contare ancora su Coppi, ma già in febbraio sapeva che Fausto non aveva intenzione di partecipare al Tour. *«Accompagnai Binda a Lugano, per dare un'occhiata al circuito dei mondiali,* - ricorda Rino Negri - *e lui mi chiese se sapevo qualcosa dei programmi del Campionissimo. Gli dissi: caro Ct, Coppi è innamorato, quest'anno non verrà in Francia».* Binda dovette perciò ripiegare sui capitani Magni e Bartali, che tuttavia delusero le attese (Fiorenzo riuscì comunque a vincere due tappe e Gino finì la corsa all'undicesimo posto). Sorprendentemente si rivelò invece, Giancarlo Astrua, che finì il Tour al terzo posto, dietro a Bobet e a Mallejac, dopo aver occupato anche il secondo posto.

Nel '54 l'Italia non partecipò alla corsa. Fu l'anno degli abbinamenti extraciclistici. Magni lanciò la propria squadra sponsorizzata dalla Nivea: per la prima volta, quindi, una marca che non era quella di una casa costruttrice di biciclette. La novità all'estero non era vista bene e i francesi non accettavano i corridori italiani. Rodoni non seppe, o non volle, ripianare i contrasti e così l'Italia rinunciò al Giro di Francia. La Gazzetta dello sport, che allora col Tour tirava anche 700 mila copie, si scatenò contro Rodoni e, probabilmente, pose in quel modo le basi per l'elezione di Farina al vertice della Federazione.

Tornammo in Francia nel '55, quando piazzammo Fornara quarto (con due vittorie di tappa di Fantini e Pezzi).

L'unica vittoria in carriera di Pezzi, che più tardi avrebbe avuto più fortuna come direttore sportivo della Salvarani di Gimondi, venne ottenuta grazie a Binda, il quale scrisse nel '68 sul Guerin Sportivo: *«Feci vincere Pezzi al Tour: gli dissi di andare via prima del traguardo di Doix».* Sebbene non fosse un vincente, Pezzi aveva un ruolo importante nella Nazionale italiana. Oltre a svolgere tutti i tipici compiti del gregario, faceva da portaordini per il Ct, che scherzosamente lo chiamava *«il mio segretario».* Nel '56 fu quinto Defilippis (che vinse pure tre tappe), mentre nel '57

primo degli azzurri fu Nencini (sesto) e Defilippis fu settimo. Per gli italiani non furono edizioni fortunate: alla prima tappa del ‘56 tutta la squadra azzurra giunse in ritardo, in piena crisi di fame. Binda, in quegli anni di transizione, spariti i vecchi eroi, coltivava nuovi campioni e badava come una chioccia a Nencini e a Defilippis.

Nel ‘58 si mise in evidenza Favero (secondo), più volte in maglia gialla. Favero, che Binda aveva saggiamente portato al Tour nonostante al Giro si fosse classificato trentacinquesimo, conquistò il simbolo del primato a Luchon, grazie soprattutto ai dieci minuti di vantaggio guadagnati a Saint Nazaire. Quel giorno fu l’unico azzurro presente in una fuga scatenata da Geminiani, in rotta coi connazionali francesi che non lo avevano voluto in squadra e propenso a far dispetti a Rivière, Anquetil e Bobet. Nel gruppetto che prese il largo c’erano anche Baffi, Padovan e Nascimbene, ma Binda li fece fermare perché andassero a proteggere Nencini. E Favero, in virtù di quegli undici minuti, divenne il primo italiano a indossare la maglia gialla dopo Coppi. Erano trascorsi sei anni di digiuno, troppi per una squadra come quella italiana abituata a vincere.

Poi Favero polemizzò con il Ct perché non gli era stato suggerito, a suo dire, di montare un rapporto più leggero nella cronoscalata del Monte Ventoux, che era costato il primato. Ma fu uno sfogo. Il corridore trevigiano non era certo un campione ed era destinato a soccombere in un Tour diventato pazzo e imprevedibile ma pur sempre frequentato da grandi campioni. E i giornalisti convennero sul fatto che il secondo posto fu il massimo che si potesse ottenere e tale risultato fu dovuto in buona parte a Binda. Favero, comunque, si rifece e riprese la maglia gialla ad Aix les Bains: la tenne fino al penultimo giorno, nella tappa a cronometro di Digione vinta da Charly Gaul, lo scatenato lussemburghese avviato al trionfo di Parigi.

Nel ‘59 fu sesto Baldini. Favero vinse la tappa di Namur, ma fu il canto del cigno di un atleta resistito poco ai vertici. Si ritirò sfinito dal Tour e non ebbe più modo di raggiungere traguardi eccelsi. In quel Tour gli italiani non avevano grandi prospettive. Binda sapeva che Baldini quell’anno faceva fatica in montagna. Ma il Ct teneva alta la speranza. *«Lei crede ancora ai terremoti?»*, chiese a metà corsa Bruno Raschi. E lui: *«Per forza ci credo, il bello deve ancora venire»*. Ma arrivarono *solo* quattro vittorie di tappa (con Favero, Baldini e due volte Bruni).

Finalmente l’impresa del caro Gastone

Ed eccoci al 1960. *«Per quanto Binda affermasse* - scrisse Gianni Cerri - *che la squadra italiana partirà senza un leader predesignato, appare che, nei segreti calcoli del nostro Ct, Nencini deve pur godere di qualche preferenza»*. Nencini, vincitore del Giro d’Italia ‘57, aveva già compiuto belle imprese al Tour, dove spesso era stato fermato dalla sfortuna: nel ‘56 cadde a Lilla, nel ‘57 altro capitombolo a Rouen, nel ‘58 venne tradito da un peccato di gola (divorò un pollo alla bordolese, affogato nell’olio, alla vigilia delle salite pirenaiche).

Binda volle affiancare due alfieri al capitano non conclamato: i due giovani grimpeur della Legnano, Battistini e Massignan. «Se *Battistini corre come dico io* -

sentenziò il Ct - *potrà vincere e far vincere. Il ragazzo può fare molto bene al Tour perché non soffre il caldo, è svelto dappertutto e furbo quanto basta per entrare nelle fughe giuste. Intendiamoci, quando dico che può vincere mi riferisco alle tappe. Quando dico invece che può far vincere, alludo al lavoro che può fare alla distanza a favore di Nencini, se Gastone riuscirà a pedalare come al Giro d'Italia*». E i due giovani scalatori non delusero le attese di Binda: Battistini fu secondo in classifica generale (vinse inoltre due tappe) e Massignan si impose nel Gran Premio della Montagna (si confermò l'anno successivo quando fu quarto in classifica generale e conquistò una tappa, ma nel '61 c'era un nuovo Ct). Il fatto che fossero della Legnano fece ritenere a qualche maligno che Binda volesse privilegiare i due nei confronti del Carpano Nencini. Ma chi pensava queste cose non considerava un particolare: Binda era affezionatissimo a Gastone, tanto che ne attese con pazienza la consacrazione, che avvenne appunto con il Tour del 1960.

La corsa vera cominciò con la cronometro di Bruxelles, vinta da Rivière, il rivale predestinato dell'italiano. Nencini, che si sentiva molto bene, aveva chiesto a Binda di essere il primo italiano a partire, ma il Ct lo calmò: preferiva che partissero altri prima di lui, così da poter avere più informazioni. Gastone prese la maglia gialla ma Binda non fu entusiasta del fatto: il primato arrivava troppo presto e difenderlo sarebbe costato un prezzo eccessivo. Così, quando a Dieppe vinse Defilippis, il Ct fu contento due volte: per la tappa vinta e per la maglia gialla che andò a Groussard (ma questa volta il malumore fu di Nencini).

Binda e Nencini, giro di pista trionfale

Le tappe di Caen e Saint Malo, con gli italiani un po' addormentati, fecero arrabbiare Binda, che distribuì sermoni serali e forti incitamenti a Nencini, irritato probabilmente per la fuga di Baldini tanto da borbottare: *«me ne vado a casa!»*.

Fu a Lorient che Nencini si ribellò all'andazzo attendista e, secondo lui, in difetto di gioco di squadra. Attaccò e provocò una notevole selezione. Poi, ad Angers, vinse Battistini. I tricolori stavano crescendo. I giornalisti chiesero: *«il Ct preferisce forse Battistini a Nencini? La risposta fu una gran risata». «Ma che vorrebbe certa gente* -

disse Binda - *che io mi mettessi ad abbracciare e a sbaciucchiare i miei corridori? Per me una stretta di mano vale più di tutto. Io non ho mai abbracciato neppure i Coppi e i Bartali; chi è vecchio del Tour e ricorda gli arrivi di Briançon, di Aosta, dell'Alpe d'Huez. e del Puy de Dome può testimoniarlo».*

A Pau (primo Riviere), Nencini indossò di nuovo la maglia gialla. E forse Binda, anche questa volta, non avrebbe voluto la responsabilità del primato. Ma a Luchon, Baldini disse: *«Diventerebbe delittuoso non concentrare tutti i nostri sforzi a favore di Gastone».* Binda sorrise, notò Cerri, a questa dimostrazione di collaborazione. Intanto distribuiva prudenza: *«Io non ho mai considerato attendibile e giudicabile in assoluto un Tour ancora lontano dalle Alpi. Ciò è del resto suffragato dall'andamento degli stessi Tour vinti e stravinti dai Bartali e dai Coppi». «Viene in mente* - osserva Cerri - *una frase scritta nel '52 da un famoso giornalista parigino: - L'abilità di Binda nel minimizzare e rendere digeribili certi, insuccessi è straordinaria. Ma la sua capacità di far passare per normali e mai decisivi anche gli eventi più trionfali e determinanti è prodigiosa e addirittura diabolica».*

In alto, Binda soccorre un tricolore che ha forato al Tour del 1960
In basso, Binda rifornisce Baldini al Tour del 1960

Ormai la lotta era tra Nencini e Rivière, tra gli italiani e i francesi. Il Ct faceva

controllare gli avversari mandando a turno o Bruni o Pambianco o Massignan su chi si muoveva in modo sospetto.

Improvvisamente, nella folle discesa dal Col de Perjuret, il dramma. Rivière volò fuori strada, giù per un burrone: Tour e carriera finiti. La corsa continuò nel magone generale e arrivò alle Alpi. Appunti di Binda: *«Ai tempi di Gino e Fausto io davo ordine alla squadra di restarsene passiva sino alle rampe del Vars. Non vedo perché dovrei cambiare tattica adesso che il Vars oltretutto è più vicino»*. Binda voleva che i suoi attaccassero, ma nel punto giusto. A Briançon vinse Battistini. Scrive Cerri: «I *Carpano ce l'hanno con Binda perché ha dato via libera a Battistini e Massignan. Le discussioni fervono e si fanno accese. Binda però taglia corto: - lo faccio gli interessi della Nazionale italiana, non di questa o quella firma industriale. Ora, si trattava di vincere in bellezza la tappa più prestigiosa dell'intero Tour. Poi Nencini era a due passi e debitamente protetto. Inoltre teniamo presente che oggi esisteva la grossa possibilità di puntare a un'accoppiata in classifica generale e in proposito abbiamo dato un bel colpo. Il futuro dimostrerà che non abbiamo sbagliato»*.

Mancava ormai soltanto l'ostacolo della cronometro. Binda diede disposizione ai gregari di non fare sforzi inutili: voleva proteggere il capitano e portare tutta la squadra a Parigi, come ai bei tempi di Coppi e Bartali. La tappa, comunque, trascorse senza modificare nella sostanza la classifica: Nencini si classificò terzo.

Concluse le grandi fatiche del Tour, i giornalisti incontrarono Nencini al Restaurant Simplon, Rue Fauburg Montmartre. Il campione toscano disse: *«La maglia gialla conquistata a Pau è stata una maglia che nessuno, Binda compreso, gradiva, ma io sì»*.

Dirigente sportivo

La carriera di Alfredo Binda Commissario Tecnico è agli sgoccioli. E con il ritorno alla formula delle squadre di marca, nel '62, finisce un'epoca del Tour, quella delle avventure fatte in nome della bandiera, delle magiche sere passate a tessere accordi e a fare piani strategici tra atleti connazionali di classe pura, per tutto il resto dell'anno impegnati a battersi l'un contro l'altro. La Nazionale viene allestita ormai soltanto per i Mondiali, ma anche quelli Binda non segue più.

«Ufficialmente Rodoni non mi confermò - scrisse Binda - *perché restai alle dipendenze di una casa, la Cynar. Però, a detta dei più, non c'era incompatibilità tra le due cariche. Perché io alla Cynar non ero direttore sportivo bensì general manager»*. A un giornalista che lo raggiunse a Cittiglio, alla vigilia dei Mondiali di Salò del '62, Binda, almeno all'inizio, sembrava assolutamente non entusiasta della proposta di rievocare gli anni passati. *«Fino all'anno scorso* - disse l'ex Ct - *dovevo stare ai boxes, non vedevo niente della gara e alla fine i corridori mi raccontavano un sacco di fandonie. Li vedevo passare a quaranta all'ora. Avevo voglia di gridare i miei consigli: quelli non capivano; se capivano, dicevano di non aver capito ed era la stessa cosa»*. L'interlocutore ritenne che a Binda fosse rimasto dell'amaro in bocca. Chiese allora che cosa ne pensasse dell'ipotesi di tornare a guidare gli azzurri.

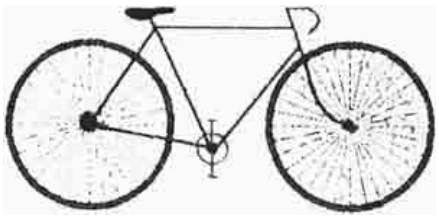
E Binda, camminando nel suo frutteto accompagnato dal cane: *«Mah, ho avuto tante soddisfazioni, ma anche tante grane. Tutto sommato è meglio così. Credo che rifiuterei»*. Ma al giornalista non parvero parole sincere, tanto è vero che vennero seguite da queste altre: *«Sono sempre a disposizione del ciclismo... ho fatto il Ct senza una lira di stipendio, solo rimborsi spese...»*.

Ma come mai Binda venne scaricato da Rodoni? Forse perché Binda era rimasto al suo posto quando il presidentissimo venne detronizzato per un breve periodo da Farina? Messo da parte perché non più di fiducia? Forse. Di sicuro il padre-padrone del ciclismo era uno che sapeva il fatto suo e sapeva come muoversi per mantenersi ai vertici della Federazione. *«La verità* - dice Fossati - *è che Binda non aveva più la voglia. Lui era uno che, se avesse voluto, avrebbe potuto fare il presidente della Federazione o addirittura il presidente dell'Unione Ciclistica Internazionale. Era il ministro degli esteri del nostro ciclismo. Lo ricordo dirigente federale, in un francese impeccabile, perorare la riammissione dell'Italia dopo la Guerra sciagurata nella Federazione internazionale»*. Conferma il giornalista Fulvio Astori: *«Binda e Rodoni li ho sempre visti andare d'accordo : parlavano lo stesso dialetto e tutto per loro finiva in una partita a carte»*. I due, in effetti, non smisero mai di frequentarsi e di sedersi attorno agli stessi tavoli, partecipando agli stessi appuntamenti o alle stesse tradizionali circostanze, come il pranzo annuale a base di testicoli di toro organizzato da Rodoni a Milano. Quando lo facevano tornare su quel momento di difficoltà, Binda diceva: *«Si vede che l'amico Adriano aveva troppi problemi da risolvere e non si è accorto che Binda non è mai stato un problema per lui»*. Alfredo ammirava le capacità di intuizione e di volontà e le doti politiche di Rodoni, quest'ultimo stimava Binda per la sua umanità e la sua sapienza ciclistica.

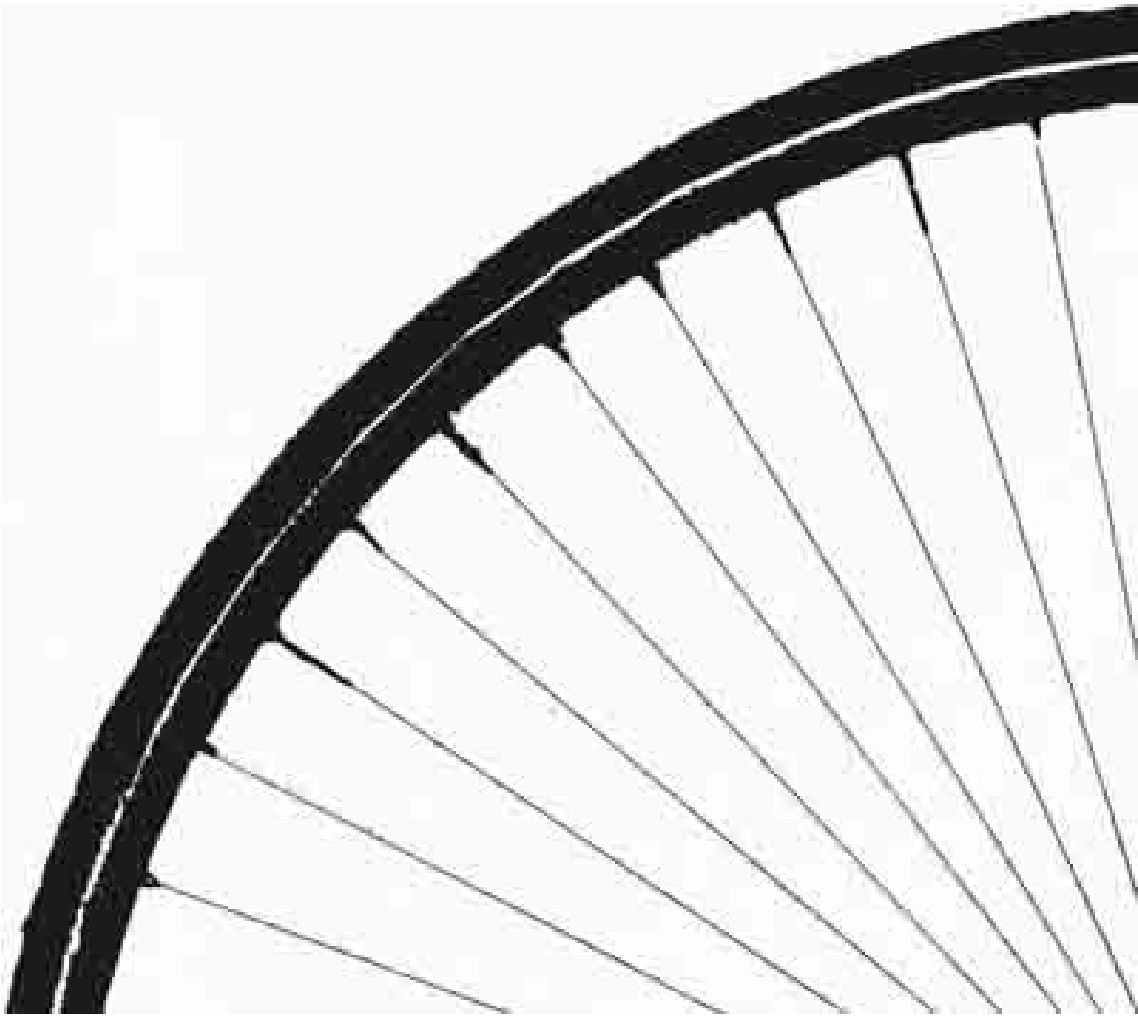
Conclusa l'esperienza da Ct, Binda continuò a far parte della Commissione Tecnica Internazionale, rappresentando l'Italia a congressi internazionali e promuovendo importanti novità regolamentari. Fare il dirigente sportivo (fu anche fiduciario del Coni per la provincia di Varese e vice presidente della Federazione internazionale corridori professionisti) era un'occupazione ormai di lunga data per Binda, che negli anni '50 fu addirittura sul punto di candidarsi alla presidenza della Federazione (molte società avrebbero voluto sostenerlo ma lui non volle porsi in contrasto con Rodoni).

Allora Binda era impegnatissimo anche come organizzatore e talent scout. Da consulente per lo sport della Pirelli, infatti, dal 1948 fino al termine degli anni '50 aveva messo in piedi il G.P. Pirelli, la corsa più importante per i dilettanti del panorama ciclistico italiano. La gara si svolgeva seguendo un meccanismo complesso: ogni regione faceva disputare una eliminatoria, poi a Porto Sant'Elpidio erano previsti i recuperi e a Milano (percorso sulle salite del Lombardia) veniva programmata la finale, invitando anche i corridori stranieri. Binda era perciò indaffarato tutto l'anno col suo staff (primo tra tutti Angelo Gamba) a organizzare queste corse, dalle quali uscivano i migliori dilettanti di allora, molti dei quali venivano poi assunti dalla Legnano. Tra i giovani lanciati dal G.P. Pirelli si ricordano Petrucci, Milardi, Albani...

Terza parte



L'Uomo



Nella foto della pagina precedente: Binda con il suo cane Sem

Serenità e modestia

Incontriamolo a casa

Sempre legatissimo a Cittiglio (non abbandonò mai la residenza), Alfredo Binda trascorreva lunghe estati nel paese del varesotto dove era nato ma, durante l'inverno, eccolo a Milano, dove studiavano le figlie. Per anni e anni, soprattutto dopo aver concluso l'esperienza di Ct, la musica è sempre stata la stessa: qualche mese nella casa natale, qualche mese in città, qualche settimana a Ponte di Legno e qualche vacanzina in Riviera (d'estate ad Alassio, sul cui celebre muretto compare anche la firma di Binda, e d'inverno a Bordighera). Le visite ai parenti, e preferibilmente ai fratelli, erano consuete: a Nizza, dove c'erano Primo, Giuseppina e Benedetto con figli e nipoti, o a Ponte di Legno, dove abitava la sorella Luigia, che si era sposata con uno scultore, Onorato Ferrari, conosciuto a Cittiglio. L'artista era stato ospite della Trattoria Sempione nel periodo in cui stava lavorando all'altare della chiesa del paese.

Per Binda l'anno trascorreva nel segno delle abitudini, mete e date rincorse con fedeltà, tanto da rappresentare punti di riferimento rassicuranti. Alfredo, insomma, continuava ad essere lo stesso uomo che, negli anni venti e trenta, veniva descritto da Vittorio Varale come *«un cultore dell'abitudine, uno che continua a frequentare gli stessi alberghi e gli stessi ristoranti dove è andato le prime volte. A Milano il Doria e la Trattoria Toscana detta del Pidocchio Rosso, a Parigi il Palym e il Ferrero, ad Alassio il Nazionale di Carlin»*. In via Juvara a Milano era ritenuto una sorta di monarca costituzionale. Amministrava i suoi appartamenti, cercando di conservare il rispetto degli inquilini. Lui esigeva il giusto e loro non gli procuravano noie.

Ricorda la figlia Lauretta: *«Era sicuramente un puro. Molto serio e pacato, non amava il rischio. Preferiva la vita comoda: aveva girato il mondo e voleva stare tranquillo. Con noi non è stato assolutamente chiuso, retrogrado o tradizionalista. Sapeva che per lui era stato fondamentale aver potuto osservare di persona paesi e modi di vivere differenti. Non a caso ha sempre permesso a me e a mia sorella, figlie femmine molto coccolate, di viaggiare senza il suo diretto controllo. Le due generazioni che ci separavano erano pienamente colmate dalla sua capacità di stare al passo coi tempi. Lui veniva da un'epoca in cui le sue sorelle erano rimaste in casa a fare il ricamo fin che un marito si era affacciato all'uscio. Non perdeva occasione per metterci in guardia dai pericoli del mondo, ma ci ha sempre permesso di fare, di vedere, di scoprire. Probabilmente non arrivava a condividere la vivacità della*

nostra generazione, ma era interessato ai giovani e ai loro problemi. Sicuramente le sue esperienze, la sua pacatezza e il suo equilibrio gli permettevano di stare al passo coi tempi».

Binda con le figlie a Milano

Alfredo non amava le folle, anche se era profondamente attento alle persone, intese come singoli, con nome e cognome. In casa sua vi avrebbe accolti volentieri, una volta spiegate le vostre ragioni e purché fossero fondate. Arrivava il giornalista che voleva un'intervista? Prima di concedere un po' del suo tempo, Binda avrebbe cincischiato un po', chiedeva se era cosa davvero necessaria, spiegava, per esempio, che stava badando all'idraulico o al falegname. Era solito infatti circondarsi di collaboratori che amava seguire nei loro lavori per la casa. Secondo i familiari, anche da anziano Binda aveva conservato la passione giovanile per i cantieri: quando venne

rifatta la facciata della sua casa volle andare sui ponteggi e aveva già settant'anni!

Una volta entrati, da buon modesto, Binda avrebbe detto: *«Questa è una casa un po' piccola, da corridore»*. L'avreste trovato in gilet e cravatta, poiché era sempre stato un cultore dell'eleganza (o meglio dell'ordine e del decoro), l'orologio appeso a una catenella d'oro. Aveva una vaga aria ottocentesca che emanava serenità, il sorriso sulle labbra e modi un po' spicci. Lontanissima da lui, che pure ne aveva viste tante, la saccenza. *«Un uomo estremamente alla mano»*, ricorda la figlia Lauretta, nominata in famiglia, per la sua passione per il ciclismo e i racconti di papà, responsabile delle pubbliche relazioni. *«Mio padre non aveva assolutamente cultura, ma aveva sopperito con grande intelligenza a questa carenza. Era solito ricordare che la sua educazione era frutto principalmente della sua osservazione del mondo che lo circondava. Ci diceva sempre che aveva imparato a comportarsi 'in società' guardando attentamente come si comportavano quelle che secondo lui erano persone valide e capaci. Infatti, avendolo conosciuto in età avanzata, devo riconoscere che era perfettamente in grado di stare con qualsiasi tipo di persona e di intrattenere rapporti e conversazioni con tutti»*.

Quel ragazzotto provinciale, cresciuto in una famigliola di lavoratori e in un paesino di campagna, era diventato un conoscitore del galateo. Più che un borghese, sembrava un nobile. Sapeva fare il baciamano alle signore, si rivolgeva in modo molto ossequioso alle personalità che continuamente gli venivano presentate nelle diverse occasioni. Dimostrava di essere sempre a suo agio. Aveva acquisito tutte le regole dell'alta società, pur rimanendo un uomo semplice e coi piedi saldamente piantati per terra. I successi gli avevano fatto conoscere molte persone importanti: imprenditori, direttori di giornale, uomini e donne di spettacolo, politici e militari. *«Li scrutava con curiosità e interesse* - dice Lauretta - *in quanto questi personaggi lo ammiravano e probabilmente lo frequentavano con piacere. La situazione doveva essere abbastanza curiosa in quanto mio padre si sentiva lusingato di essere a contatto con loro, i quali a loro volta erano contenti di conoscere lui. Ricordo, in particolare, che aveva una totale venerazione per gli abili oratori, che credo invidiasse moltissimo, come l'ex sindaco di Brescia Bruno Boni, il giornalista Bruno Raschi o padre Scalet, un predicatore la cui parrocchia, a Milano, mio padre frequentava assiduamente»*.

«Nelle conversazioni - ricorda l'altra figlia, Marta, - *ogni tanto infilava qualche errore sintattico, frutto a volte della traduzione letterale dal dialetto cittigliese, al quale si sentiva molto legato; a volte metteva parole francesi o citazioni sentite qua e là. Diceva di avere letto un solo libro in tutta la sua vita, 'I promessi sposi', e andava pochissimo al cinema. Una volta mi portò al Manzoni di Milano per vedere un film sulle campagne napoleoniche. Mio padre ammirava moltissimo Napoleone e quel film, noioso e lunghissimo, con migliaia di comparse, gli era piaciuto molto. Il successo sportivo lo aveva certamente gratificato, ma lui aveva conservato la modestia tipica della gente umile. Spesso si meravigliava delle manifestazioni di affetto e di simpatia che gli venivano dalle persone più disparate. Si domandava come mai, a distanza di tanti anni dalla fine della carriera, ancora tifosi gli scrivessero per avere una foto o un autografo. Se poi qualcuno lo riconosceva in*

ambienti non sportivi restava molto stupito. Ma il suo era uno stupore schietto e sincero, che gli veniva dal profondo. Credo che ci abbia trasmesso molto di questa sua modestia, che secondo me è una delle doti più belle che avesse. Non amava i superbi, i boriosi, quelli che si vantavano delle loro imprese, soprattutto sportive. A volte, in un eccesso di confidenza, in famiglia diceva: - vedi quello lì come si vanta, ma allora cosa dovrei dire io! In realtà non l'ho mai sentito parlare pieno di sé dicendo: io, io. Certamente era molto fiero di essersi fatto una posizione invidiabile essendo, come diceva lui, venuto dal nulla. Ma non ha mai approfittato della sua notorietà. Per esempio quando io e mia sorella ci siamo laureate, ci ha detto chiaramente che non sarebbe andato da nessuno a chiedere un lavoro per noi».

Binda aveva cresciuto le figlie dando loro affetto, educandole sulla scorta dei princìpi appresi in gioventù e dell'esperienza maturata negli anni. Divenne papà oltre i cinquant'anni e con le sue bimbe aveva molta pazienza. Più avanti andava a prenderle tutti i giorni a scuola. Negli anni dell'Università (Legge per Laura e Architettura per Marta) le incoraggiava. Prima degli esami ripeteva loro: *«Ultimo chilometro, allacciare i cinghietti!»*. Un modo da campione di ciclismo per dire che era giunto il momento di stringere i denti e mettercela tutta. Diventato nonno, Alfredo si dimostrò altrettanto premuroso nei confronti delle nipotine, che amava intrattenere giocando con loro.

Un passo indietro...

A questo punto facciamo un passo indietro per comprendere come Binda trascorse gli anni del fascismo e della Seconda Guerra Mondiale. Binda corse fino al '36 e divenne uomo dell'Uvi dal '38. Ebbe poco tempo, dunque, per interessarsi di altre cose o per altre attività che non fossero attinenti alle gare ciclistiche. Si sa comunque che egli fu per un certo periodo (quando esattamente non è chiaro) il segretario politico del Fascio a Cittiglio e quindi che fu iscritto al Partito. *«Diceva* - spiega la figlia Lauretta - *che il fascismo aveva fatto anche delle cose buone, ma non era certamente un nostalgico. Secondo me per carattere era decisamente incline alla democrazia. Probabilmente si sarà adeguato per barcamenarsi, dal momento che era un personaggio molto noto nel mondo dello sport. Non ha certamente mai assunto posizioni eclatanti, tanto è vero che sappiamo pochissimo di quel che fece in quegli anni».*

Binda trascorse gli anni della Guerra a casa, a Cittiglio. Di tanto in tanto l'ex campione andava in bicicletta a Milano, per vedere se la sua casa era ancora in piedi dopo i bombardamenti. Non poteva più usare l'automobile perché le erano state requisite le ruote e perciò si trovava in un garage a Cittiglio appoggiata su quattro mattoni. Nei modi e nelle condizioni consentite dalla situazione, si dava da fare per procurare i generi alimentari che scarseggiavano, da portare magari anche a Milano. Raccontava che una volta gli era capitato di aiutare dei partigiani che erano scesi dalle montagne della Valcuvia. Erano due o tre e si presentarono di giorno a chiedere

da mangiare. Binda fu riconosciuto. I partigiani vennero rifocillati e fatti nascondere in cantina fino a sera, quando se ne andarono.

L'amore, le amicizie

A Binda piaceva ripetere di essere uno che si prefiggeva determinati obiettivi e li raggiungeva. Lo diceva ammiccando un sorrisino: sapeva infatti che essere previdente è una dote, ma riuscire a programmarsi l'esistenza è una virtù che, per essere esercitata, necessita della buona predisposizione della sorte. E l'ex campione riconosceva spesso di essere un uomo fortunato, per aver avuto dalla vita tutto quello che si era ripromesso di avere. Persino due figlie femmine aveva voluto. E sono arrivate.

«Volevo una vita in tre fasi - diceva Binda - *e l'ho avuta: gli anni dello sport, quelli del divertimento e, infine, il periodo del matrimonio»*. Alfredo si sposò che aveva quasi cinquant'anni, nel gennaio del '52. Si era innamorato della nipote di un suo grande amico di Varese, il Togn Ambrosetti, titolare di un garage in centro città. Appassionato di automobili, Binda, quando passava per Varese si fermava alle autorimesse Ambrosetti - quella del Togn, in via Veratti, e quella di suo fratello Clemente, in piazza Mercato - anche perché il Togn voleva scambiare quattro chiacchiere sulle ultime corse ciclistiche. Angela, di 27 anni più giovane di Alfredo, era una ragazza in gamba che faceva le mille faccenduole di segreteria nel garage di papà Clemente. Divenuta signorina, la ragazzina un bel giorno venne notata dall'Alfredo al ballo della Società Binda al Kursaal. Nei mesi successivi Alfredo cercava Angela, le chiedeva questa e quella cosa, voleva sapere di lei. Un bel giorno, inaspettatamente, le rivolse la domanda: *«Sposerebbe uno come me?»*. E lei: *«Un conto è lei, un conto è uno come lei»*. Era il '49, Binda aveva vinto il Tour con Coppi. Si sposò due anni dopo (viaggio di nozze naturalmente in Costa Azzurra). Anche questa storia, come tante altre nella vita del cittigliese, sembra una favola. *«Di queste cose bisognerebbe parlare il meno possibile* - diceva l'ex campione - *dal momento che hanno valore e significato soltanto per chi le vive»*. Quelli che lo videro da vicino il giorno delle nozze dovettero ammettere che il più emozionato era lui. Qualche anno dopo l'apparentemente imperturbabile Alfredo confidò in una intervista: *«Dal giorno in cui ho sposato Angela tutte le mie inquietudini sono svanite, tutti i problemi si sono risolti»*. Angela assisteva silenziosa ai colloqui dei giornalisti col marito, ma quella volta che lui disse: *«Avevo molte spasimanti che mi scrivevano. Poi, quando mi sono sposato, ho buttato via le lettere»*, lei intervenne per precisare: *«Non è vero, le avevi nascoste!»*. A quel punto Alfredo, divertito ma spiazzato da quelle parole, fu costretto a riconoscere la verità: *«Sì, è vero, le ho buttate via poco fa e mi hanno dato una mano le figlie»*.

La famiglia era per Binda un luogo di pace e di serenità. Di essa aveva un culto che, assimilato in gioventù, non abbandonò mai. Aveva una fede cieca nei parenti stretti, sebbene per natura fosse prudente e guardingo verso gli altri.

Aveva un modo tutto suo di concepire l'amicizia. Stava sempre sul chi va là perché probabilmente la sua esperienza gli aveva insegnato a non lasciarsi trasportare dai sentimenti. Ha avuto però degli affetti sinceri per alcune persone. Di costoro parlava volentieri e dalle sue parole trasparivano grande stima e forte rispetto. Coltivava dunque pochi veri legami di amicizia, ma con una grandissima dedizione. *«Per dare un'idea del suo modo di giudicare le persone* - dice Marta - *citerò due frasi. Quando qualcuno gli parlava molto bene di una persona a lui poco nota chiedeva: Te ghe mai avu a che fa per questìun de danee? E quando qualcuno gli decantava la ricchezza, la saggezza o la bravura di un altro diceva sempre: Denari e santità, metà della metà».*

Degli amici di gioventù merita un posto in primo piano Carletto De Giovanangelo, sposato con una cugina di Alfredo e per qualche anno sindaco di Cittiglio, prezioso assistente del campione: era il saggio consigliere in questioni economiche ma anche il segretario che badava alla corrispondenza di tifosi e non. Binda ne parlava con grande rispetto e diceva di dovergli molto per gli insegnamenti ricevuti. Finché è vissuto, quando andava al cimitero di Cittiglio, si recava sulla tomba del Carletto, dopo la visita ai genitori, per mettere un fiore. De Giovanangelo fu anche dirigente internazionale di ciclismo e accompagnò Binda nelle sue spedizioni da Ct al Tour. Altri amici furono il già ricordato Togn Ambrosetti e Adriano Rodoni. Con lui, Alfredo trascorse interminabili partite a carte e *impegnativi* banchetti (erano entrambi buone forchette): tra una portata e l'altra discutevano di come modificare le sorti del ciclismo mondiale. Si davano del tu e a pochi altri Binda si rivolgeva in questo modo.

Altri amici di Alfredo furono il romagnolo Vincenzo Melandri, dirigente ciclistico e titolare di una casa vinicola che produceva quel Trebbiano e quell'Albana tanto amati, e il *sciur* Angelo Gamba, che collaborava con lui a organizzare il G.P. Pirelli per dilettanti e poi divenne amministratore di via Juvara, essendo venuto ad abitare in uno degli appartamenti dell'Alfredo. Con Gamba, Binda guardava gli incontri di boxe nel cuore della notte. Altro amico dei tempi in cui correva fu quel Rizzolini che abbiamo già incontrato. Con i corridori coetanei (Belloni, Piemontesi, Girardengo, Guerra) aveva rapporti molto cordiali e schietti. In diverse occasioni si sono ritrovati a parlare del passato ricordando simpaticamente le rivalità create dai giornalisti, come ripeteva sempre Binda, per vendere più copie di quotidiani.

Singolare è poi la vicenda di Romolo Formenti, di Laveno, di una decina d'anni più giovane di Binda. Da ragazzino stravedeva, come molti altri suoi coetanei, per il campione di Cittiglio e riuscì persino ad accompagnarlo in qualche allenamento (doveva essere come toccare il cielo con un dito). A quei tempi, naturalmente, Binda gli dava del tu. Trascorsi diversi anni, le strade di Formenti e Binda si incrociarono di nuovo, anche perché all'Alfredo piaceva fare un salto a Laveno per dare un'occhiata al Lago Maggiore. Ma da allora a Formenti, laureatosi in economia e commercio e divenuto un importante commerciante, Binda diede del lei. E così per sempre si rivolse a lui, dimostrando ancora una volta di essere un gran signore, sebbene i due si frequentassero spesso e le famiglie facessero addirittura vacanze comuni.

Un posto particolare nel cuore e nella vita di Alfredo era occupato dal fratello Albino, che scomparve a 73 anni nel '77. Fu un addio doloroso per l'ex campione,

che continuò poi fedelmente a visitare la tomba del caro familiare. Albino, una volta smesso di correre, provò vari mestieri: vendette per un po' biciclette Legnano col marchio *Binda*, fece qualche lavoro edile, provò a vendere stufe e gasolio. Anche lui non recise ogni legame con lo sport: diventò direttore sportivo dei corridori dilettanti. Suo grande amore continuarono a essere la musica e il trombone, campo nel quale Alfredo gli riconosceva una netta superiorità. Adorava fare il *Bruschett*, come in dialetto cittigliese viene definito il gruppettino di musicanti tiratardi specializzati nell'allietare occasioni di festa o di ritrovo.

Il giovanotto

Il Lago Maggiore è sempre stato una delle passioni di Alfredo. Da *giovanotto* (come amava definire il periodo successivo alle corse), Binda prendeva una delle sue auto, che continuamente cambiava (la Fiat 509, la Lancia Artena o la Lancia Ardea) e andava a Luino a ballare o a Laveno a bere l'aperitivo. Poi tornava nel suo regno a Cittiglio, dove giocava a carte o a bocce. Qui, dopo la morte di Maffeo (nel '42) e con Martina ormai molto anziana (morì nel '54), teneva le redini di casa la sorella Irma, rimasta zitella. Fu col matrimonio che Alfredo decise di andare ad abitare a Milano. Ma al paese natale ritornava spessissimo e in estate vi portava tutta la famiglia.

Binda con la moglie Angela al Casinò Municipale di Sanremo

Caratteristica della casa di via Vararo era la presenza costante di molti animali, tra i quali moltissimi cani. A Binda piaceva ripetere aneddoti su di essi, sottolineando la loro intelligenza e familiarità con le persone del parentado. Due ritratti sopra al camino raffigurano ancora oggi Sem e Tom. Il primo era un bellissimo setter da caccia mentre il secondo, un bracco anch'esso cacciatore, era il più amato. Fu Tom a soccorrere il vecchio Maffeo durante un incidente di caccia. Raccontò Alfredo alle figlie che, durante un'uscita a caccia nei boschi sulla montagna tra Cittiglio e Brenta, Maffeo si slogò una caviglia inciampando. Non potendo camminare per il dolore, decise perciò di sedersi sull'erba appoggiato a un albero. Ma disse a Tom di andare a

casa a chiamare Alfredo e Albino. Tom eseguì. Arrivò nel cortile e cominciò a fare la spola tra Alfredo, Albino e il cancello, cercando di attirare in ogni modo la loro attenzione, finché essi capirono che il cane voleva comunicare qualche cosa. Soprattutto si accorsero che Maffeo, che abitualmente seguiva il cane a poca distanza, non tornava. I due fratelli si fecero dunque guidare da Tom, che li ricondusse nel bosco dal padrone ferito.

Ma nei racconti di Alfredo alle figlie c'erano altri cani: Lip, un pointer bianco e nero che faceva la guardia di fianco alla culla, Tell, un fulvo bastardino, e tanti altri fino a Lassie. Di quest'ultimo, un pastore tedesco da guardia, le figlie di Alfredo hanno un ricordo diretto, perché da piccine giocavano con lui.

In fondo al giardino della casa di Cittiglio c'era poi un enorme pollaio dove venivano allevate tantissime galline, un paio di galli, e anche *el pulin* per Natale. Per un certo periodo Maffeo ebbe anche due buoi, che gli regalò Alfredo coi primi guadagni importanti ottenuti con le sue vittorie. Maffeo li regalò a sua volta, come dote per la figlia Santina, l'ultima, che si fece suora.

Sentimenti e memorie

In privato l'Alfredo era simpatico, divertente, amava molto raccontare barzellette e rideva di gusto. Ma sapeva porsi dei limiti e controllarsi: per esempio persino ai famigliari o agli amici non disse mai chi fosse il suo corridore o il suo giornalista preferito. Aveva sempre buone parole per tutti e badava bene a non seminare zizzania che, diceva, *«cresce da sé»*. Secondo Vincenzo Torriani, per antonomasia il patron del Giro, *«faceva tutto con entusiasmo»*.

Non amava conservare ricordi scritti o documenti sulla sua carriera. Aveva tutto in mente e, se sollecitato, apriva volentieri il libro delle memorie. Citava l'impresa di Adenau, ma anche il francese André Leducq, *«che cominciò a correre con me»*. Aveva il gusto del particolare ed era molto attento alle tante persone che aveva conosciuto (*«Mi viene in mente quel povero Bertoni, che morì troppo presto; c'ero solo io al suo funerale»).*

Ogni anno, a Natale, si tratteneva a lungo con il parroco di Ponte di Legno. Considerava quel colloquio una confessione anche se, forse un po' presuntuosamente, diceva in giro di non commettere peccati. Era credente *(«un po' a modo suo»*, dicono le figlie), frequentava le parrocchie delle località dove viveva ed era legato ad alcuni sacerdoti, come il cappellano della chiesina del Ghisallo, don Viganò. Una volta venne ricevuto in udienza da Papa Pio XII, al quale chiese un rosario in più per la sorella, suor Santina delle Madri Pie di Ovada.

Per anni Binda fu dominato dalla paura dell'aereo. Accadde infatti che una volta, mentre si stava recando a Milano, per prendere il volo per Marsiglia, da dove sarebbe partita la corsa Marsiglia-Algeri, incontrò Michele Mara che gli propose di rinunciare

all’aereo per il treno, poiché aveva problemi di quattrini. Volendo fare il viaggio in compagnia, Alfredo accettò l’invito. Ma il giorno dopo venne a sapere che l’aereo col quale avrebbe dovuto volare si era schiantato. Da quella volta, per quarant’anni, Binda evitò accuratamente gli aeroporti. Il cittigliese, comunque, non era superstizioso. Si pensi che ai Tour gli veniva sempre assegnata la stanza numero 17. Quando se ne accorse, dopo qualche anno, gli venne spiegato che nessuno le voleva. Ma lui fece spallucce.

In politica costretto... al secondo posto

«Le mie uniche attività sono a favore del ciclismo e di Cittiglio», diceva ogni tanto l’ex campionissimo. Per spiegare questa affermazione bisogna almeno accennare agli impegni cittigliesi dell’Alfredo, il quale è stato a lungo presidente onorario della Banda del suo paese (frequentemente andava ad assistere alla scuola di musica del venerdì sera) e per oltre vent’anni consigliere comunale. Venne eletto per la prima volta nel ‘58 e nel ‘62, capolista di un gruppo di indipendenti, vinse le elezioni facendo parlare di sé come probabile sindaco. *«Uno doveva pur essere capolista* - si schermiva - *e poi, nonostante l’idea mi piaccia, non potrei assolvere il compito, per i troppi impegni a Milano»*. Qualcuno allora su un muro del paese scrisse in bella evidenza: *Viva Binda sindaco.*

Continuò dunque a fare il consigliere *semplice* fino a quasi ottant’anni. *«Alle riunioni* - ricorda l’ex consigliere Andrea Contini - *non mancava mai»*. Arrivava da Milano guidando la sua Alfa, terminava gli incontri al bar dove un bicchiere di vino o un mazzo di carte non mancavano mai e poi faceva tappa nella sua vecchia casa. I problemi di Cittiglio li aveva ben presenti: la necessità di case popolari, delle scuole e, soprattutto, l’acquedotto da potenziare. Cittiglio ha quattro sorgenti, spiegava l’Alfredo, e ne aveva una quinta per l’ospedale che poi si è prosciugata costringendo l’ospedale ad attingere dalle altre. Binda fece i bagagli e andò a Roma, dove qualche conoscenza l’aveva - Fanfani innanzitutto - e risolse la questione, ottenendo i finanziamenti per il nuovo acquedotto. *«Le mie convinzioni politiche* - disse Binda negli anni ‘60 - *si possono facilmente capire se dico che sono uno che va in chiesa, che è liberale per tendenza e che è stato fascista, quando lo erano tutti, facendo per cinque anni il segretario politico a Cittiglio. Per questo nessuno se l’è presa con me, anche perché ho avuto noie con i repubblichini dato che non ho più voluto aderire al partito. Non sono comunista. Quando uno è possidente non può essere comunista. Ognuno è del partito che difende i suoi interessi, salvo eccezioni. E io i miei interessi me li son fatti tutti da solo con le mie fatiche. Un industriale guadagna anche con le fatiche degli operai ed è giusto che renda conto a loro. Ma io ho dovuto pedalare col mio sudore e non posso accettare che i miei soldi siano dati ad altri»*. Non c’è da stupirsi, quindi, del fatto che Binda votasse democristiano o liberale e scegliesse proprio la Democrazia Cristiana per candidarsi alle politiche del ‘53. Ma, caso raro nella sua vita, nonostante le diecimila preferenze dovette accontentarsi del secondo posto e non venne eletto. Si era impegnato nella campagna elettorale, ottenne

numerosi voti di preferenza, ma dovette rinunciare alla carica. *«Da come raccontava questa storia* - dice ora la figlia Lauretta - *credo gli fosse un po' bruciata come una sconfitta sportiva. In realtà diceva di essersi pentito di quella candidatura».* Binda, del resto, sapeva di non essere un politico e la politica non era tra i suoi principali interessi. Considerava la carica di consigliere comunale esclusivamente uno strumento per servire il suo paese. Ne era convinto, anche se poi, qualcuno ricorda, non tutti i suoi compaesani lo hanno capito. Forse guardavano con un po' di invidia quest'uomo che viveva da signore, permettendosi periodiche vacanzine al mare o in montagna (Binda sciò fino a 79 anni).

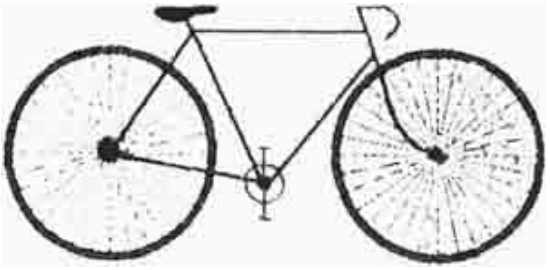
Incurante di tutto ciò, e amatissimo dai tanti che comprendevano il valore del suo impegno, l'imperturbabile Alfredo continuava con le sue convinzioni e le sue abitudini, sia che si trovasse a Cittiglio o a Milano: sveglia alle dieci, una scampanellata (sì, aveva un campanellino in camera!) per farsi portare il latte, nel primo pomeriggio la lettura della Gazzetta e del Corriere...

Lavorare in silenzio

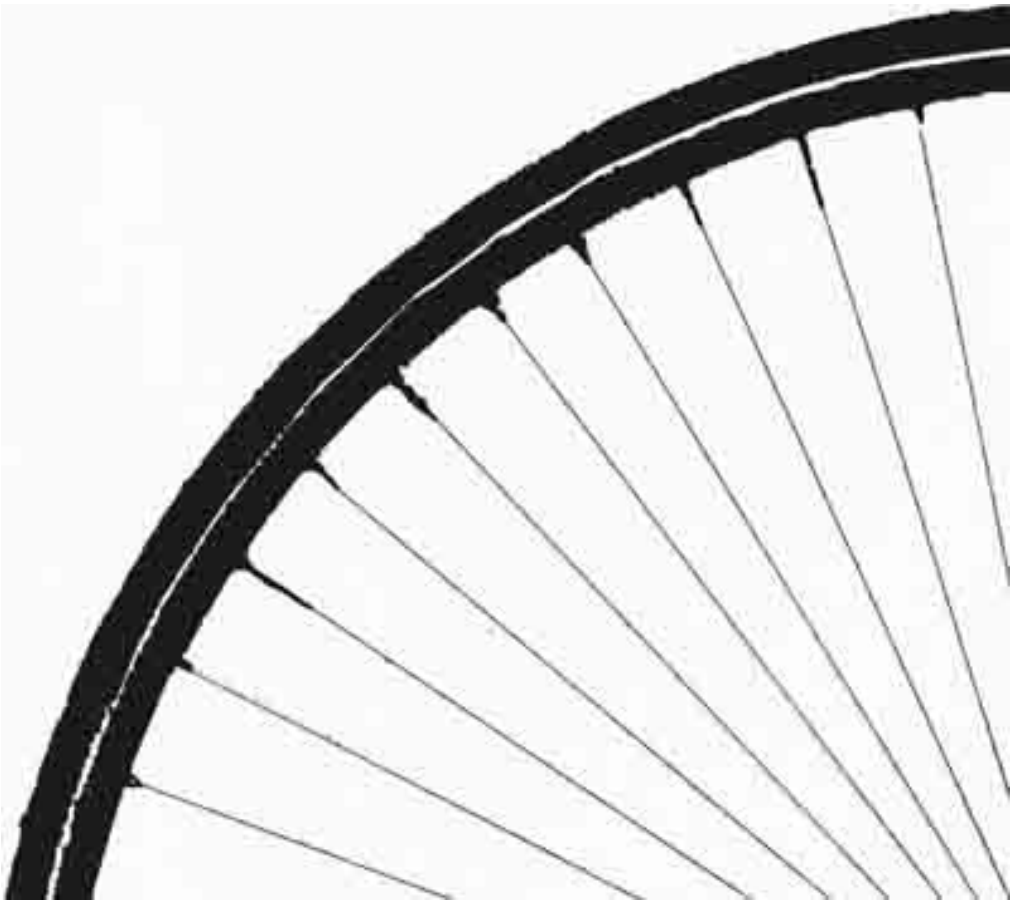
Molte, moltissime persone hanno voluto bene a quest'uomo semplice e modesto, nonostante i grandi successi che ha raggiunto con la forza e la tenacia. A Cittiglio c'è un museo a lui dedicato, voluto dall'amministrazione comunale, sul Ghisallo c'è un busto che lo ricorda, sul Brinzio un bassorilievo: i luoghi della sua vita e delle sue imprese sportive lo celebrano con molta misura, anche se lui meriterebbe molto di più. Continuamente gli vengono dedicate corse ciclistiche e premi, lui stesso in vita ebbe numerosi riconoscimenti. Nel '28 era già stato nominato Cavaliere della Corona d'Italia, nel '72 divenne commendatore, in Francia lo dichiararono titolare della *Chancellerie du merite cycliste.* Ricevette inoltre tantissimi premi per la carriera e il lavoro di Ct, tra i quali *L'atleta nella storia* o il Gran Premio Italia di Pontedera (al conferimento Binda venne portato tra due ali di folla su un auto col tettuccio apribile, come fosse il Papa). A tutto ciò si aggiunga che la sua Legnano del '27 è stata esposta al Museo d'Arte Moderna di New York.

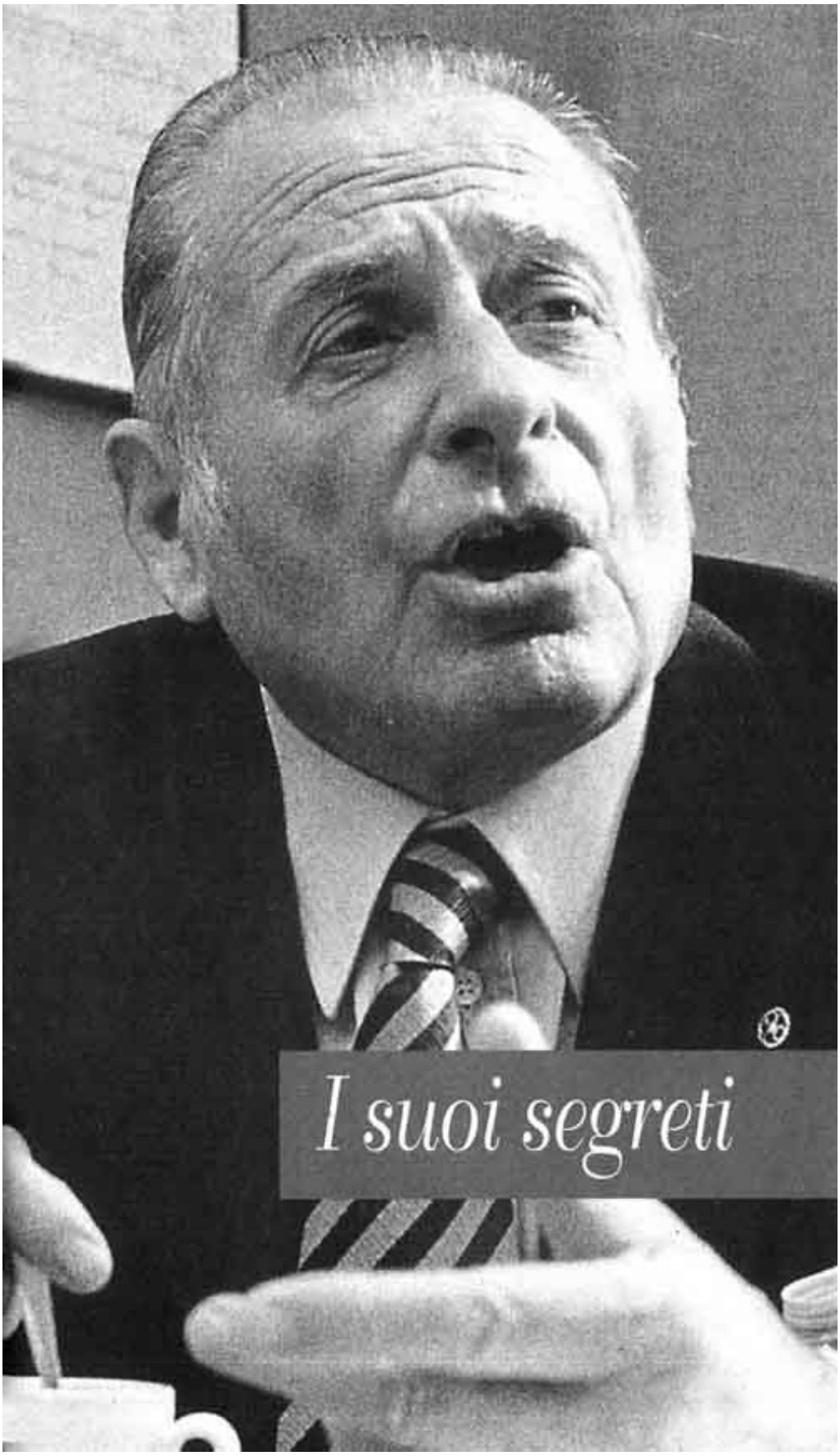
Ma lui, sebbene gli facessero piacere, sembrava fuggire gli elogi. Una volta, era ormai anziano, alla presentazione di un campionato italiano femminile, venne accolto da moltissimi applausi. E lui si portò al microfono per buttar lì queste parole: *«Via, non esageriamo, ci sono anche gli altri che devono parlare. Il tempo è prezioso».* Viene allora in mente quanto scrisse Piero Chiara: *«Mi impressionavano la sua leggendaria calma, la sua serenità, la sua tranquillità. L'italiano, per sua natura, è un retorico e un entusiasta che ha bisogno, per esaltarsi, di esibizionisti: Binda era invece l'antidivo, una persona riservata che faceva il suo lavoro con estrema serietà senza ostentazione. La folla lo riteneva un freddo. In realtà, Binda era solamente una persona coscienziosa e scrupolosa alla quale piaceva lavorare in silenzio. Fossero così molti italiani».*

Quarta parte



Il Maestro di Sport





Nella foto della pagina precedente: un primo piano di Alfredo Binda

I suoi segreti

Lo stile in sella e nella vita

Alfredo Binda era un cultore dello stile e comunque essere perfetto nella posizione in sella gli veniva naturale. Fu osservando la sua azione, soprattutto in salita, che i giornalisti sportivi inventarono l'espressione *pedalata rotonda.* Ma Binda era composto anche in pianura e in volata, pur non essendo uno specialista dell'arrivo in compagnia di altri (più lo sprint era affollato più se ne estraniava). Preferiva, anche perché gli riusciva con facilità, arrivare da solo, dopo aver studiato con precisione la salita sulla quale staccare gli avversari (che non fosse troppo lontana dal traguardo ma nemmeno troppo vicina). Binda tuttavia ha vinto nelle maniere più diverse (in volata partendo da dietro oppure scattando in testa; sfruttando la salita oppure la pianura). Egli era tra i pochi, in quegli anni, in grado di spingere rapporti di sei metri e quaranta e oltre. Sia sul piano sia in salita rimaneva seduto sul sellino. Sapeva che alzandosi avrebbe sprecato energie inutilmente.

Intervistato da Natale Cogliati (La Prealpina) a distanza di anni dalla fine della sua carriera, alla domanda: *«Sono grandi i sacrifici che deve fare un corridore?»,* Binda rispose: *«Più che di sacrifici parlerei di rinunce. Uno che intraprende la carriera del corridore è già disposto a fare sacrifici. Il ciclismo è madre natura che ti dà la possibilità di eccellere, che ti fa crescere sano, che ti regala qualità che tu devi coltivare attraverso la rinuncia».* Nel suo libro *Le mie vittorie...,* il campione scrisse che doti essenziali del corridore devono essere: il fisico sano, la volontà e il carattere. E ancora a Cogliati disse: *«Con le sole gambe non si diventa qualcuno, ci vuole la testa».* Ciò a parziale smentita del famoso detto *Ghe voren i garun* che da sempre viene attribuito a Binda. È vero che il grande Alfredo si esprimeva così, riconoscendo con realismo che la cosa più importante è la dote naturale. Ma è anche vero che Binda ha sempre sottolineato l'importanza della *testa,* della capacità cioè di gestirsi sia in gara che nella vita.

«Binda - dice Rino Negri - *non sottovalutava nessuno dei suoi avversari: ciò gli consentiva di ottenere successi anche quando non era al cento per cento della condizione poiché osservava attentamente il comportamento e l'aspetto di chi gli correva a fianco. Lo guidava un'intelligenza non comune, ispirandogli i gesti più redditizi a seconda della situazione».* Per quanto riguarda la preparazione, poi, Binda può essere considerato l'inventore dell'allenamento di qualità contrapposto all'allenamento di quantità. *«Fu un profondo innovatore* - continua Negri -

soprattutto se pensiamo all'empirismo di un Girardengo che metteva i mattoni sotto i parafanghi per rendere più dure le sue uscite o che si svegliava alle quattro del mattino dopo aver dormito lontano dalla moglie. Binda mi diceva che lui non faceva molti chilometri (si fa per dire), ma che gli interessava andare a passo svelto, diradando le soste, che per lui era più importante a volte percorrere una scalinata che pedalare...».

Binda scelse di fare una vita da francescano, ligio alla disciplina, alle regole (quali vedremo poi), convinto che per fare il giovanotto ci sarebbe stato del tempo una volta conclusa la carriera. Ancora negli anni '60 disse a un giornalista: *«Una volta un ciclista, per affermarsi, rinunciava a tutto, dico a tutto. Adesso si corre molto e non si rinuncia a nulla: automobili, donne... fanno il ciclismo come se fosse un mestiere qualunque».* Sicuramente da giovane campione aveva letto quanto Vittorio Varale aveva scritto all'inizio degli anni '20 su Girardengo: *«Le possibilità della sua volontà sono immense. Gira ha una padronanza su sé stesso da asceta. Non scarta dal suo regime di vita e di alimentazione per nessun motivo. Piuttosto che bere una bibita fuori della sua ora, scontenta tutti, ma non beve. Tutto nella sua vita è regolato. I pasti, il sonno... e il resto. Ogni cosa alla sua ora. Egli è riuscito a meccanizzare la sua esistenza, cosicché quando è in corsa, il suo corpo compie una funzione naturalissima, niente al di fuori del comune, come non avesse fatto altro durante la settimana».* Un modello e un metodo da seguire: Binda aveva chiari questi concetti, ma in tutto ci mise del suo così da individuare una propria filosofia di vita ciclistica che, alla prova dei fatti, risultò vincente.

Consigli per chi ama la bicicletta

Sollecitato dalle lettere e dagli inviti di migliaia di sportivi, Binda si decise nel 1938 a far pubblicare (a cura della Società Alfredo Binda) un volumetto intitolato 77 *segreto di Binda,* dove raccolse le sue teorie sull'allenamento e la tecnica ciclistica, ampliando quanto aveva già scritto in *Le mie vittorie e le mie sconfitte.* Quanto segue deve essere pertanto attribuito allo stesso Binda, tenendo presente che i temi della bicicletta e dell'alimentazione sono stati sviluppati anche in quaderni manoscritti utilizzati per tenere lezioni al corso per istruttori tecnici svoltosi a Cesena nel 1943.

Binda firma "Le mie vittorie e le mie sconfitte" *(1931)*

Conoscere sé stessi

«Tutto quanto affermo è frutto della mia lunga esperienza (non so nemmeno valutare quante migliaia di chilometri ho percorso in allenamento e in gara durante i miei quindici anni di carriera). L'allenamento è in stretto rapporto con le condizioni fisiche e atletiche di ciascuno, perciò non bisogna seguire le norme come su due binari perché attraverso il buon senso sì devono comprendere quali sono le cose che maggiormente porteranno benefici. La prima massima da seguire è: conoscere sé stessi (il tuo io non è mai abbastanza studiato). Serve poi una cura meticolosa e quotidiana. Il segreto del corridore è la donna: quando sta lontano da essa il rendimento raddoppia (ciò era scritto in un libretto che leggevo già quando cominciai a correre in Francia: Il segreto di Chopin, *Chopin inteso non come il musicista ma come un ex corridore). L'atleta deve lottare seriamente contro Bacco, Tabacco e Venere. Per quanto riguarda le donne anch'io non sono stato uno stinco di santo, ma non c'è dubbio che lo sport sia castità e pertanto è una grande virtù stare lontani da certe compagnie dorate. Un campione che si rispetta deve comportarsi illibato e mai lasciarsi trascinare da eccitamenti sessuali, che procurano esaurimenti fisici, i quali si ripercuotono sulle forze e sul morale dell'individuo. La stagione che eccita maggiormente un giovane è la primavera: Dunque attenti ai mesi primaverili, coi loro tepori che fiaccano e che ti snervano. Occorre reagire, attraverso esercizi fisici e forza di volontà».*

La stagione invernale

«La preparazione atletica non comincia quando si cavalca la bicicletta, ma già dalla lunga stagione invernale quando si può praticare la ginnastica e ricorrere all'home trainer *(rulli per la bici). L'inverno poi è la stagione dei raffreddori, dei mali di gola e delle tossi insistenti. Questi malanni non vanno presi alla leggera; bisogna restare al caldo per evitare che il piccolo malanno si trasformi in male di gola o peggio. Non bisogna fumare, anche se qualche amico offre la sigaretta. Quando ero sorpreso dal raffreddore mi cacciavo a letto presto e mi facevo portare una tazza di tiglio o di vino bollente, dopo essermi ben coperto così da sudare. Sì ricordi che non sempre il riscaldamento dell'ambiente fa bene. Come dice un vecchio adagio: mangiare al caldo e dormire al freddo. Specie d'inverno, durante ogni esercizio fisico, si deve respirare per le vie nasali. Il mio vecchio dottore di casa m'insegnava che respirando dal naso, l'aria fredda giunge alla laringe attraverso una via più lunga e che la mucosa nasale è un'ottima sentinella contro ogni sorta di bacilli. Durante la stagione rigida e ventosa coprirsi bene con maglie di lana. Dopo aver fatto della ginnastica, della corsa o dopo il ritorno dall' allenamento, bisogna innanzitutto cambiarsi completamente perché il sudore non sia deleterio alla salute. Consiglio anche un buon bagno caldo per ristorare le membra stanche. Dopo la*

corsa è un mezzo eccellente per combattere i dolori ai muscoli o alle membra. La durata di un bagno non deve essere superiore ai quindici minuti, mentre la temperatura dell'acqua deve essere di circa 32 gradi. Un bagno freddo, specie d'estate, è un vero tonico per i nervi. Ci sono vari tipi di bagni. Bagni all'amido, per ammorbidire la pelle. Bagni aromatici, bagni disinfettanti e, per ultimo, bagni all'aceto che tuttavia a mio parere non hanno quelle prerogative decantate da qualche campione. Il bagno all'aceto, con altri ingredienti - amido e crusca -, è prescritto alle persone affette da prurito. I bagni di mare sono ottimi, con l'avvertenza di stare in acqua il meno possibile. La stessa cosa vale per i bagni in acqua dolce. In inverno bisogna formare il fiato. Allenarsi servirà anche per non ingrassare. Una corsa al tiepido sole del meriggio invernale sarà utile e darà l'elasticità. Consiglio di compiere parecchie volte di corsa la salita di lunghe scalinate. Il grande seigiornista americano Mac Namara, alla vigilia di una riunione al Sempione, era solito salire sulla scalinata del Duomo di Milano a passo di corsa, lo stesso percorrevo più volte la scalinata di San Quirico a Cittiglio (103 gradini da fare anche in punta di piedi o a piccoli salti). Era un esercizio utilissimo per rafforzare i muscoli e allargare i polmoni».

L'allenamento

«I rapporti devono essere adeguati alla conformazione del percorso sul quale si svolge l'allenamento. Non si deve esagerare perché il ciclista, dapprima, deve acquistare la souplesse, la snellezza nel pedalare, evitando di spingere rudemente e di forza certi rapporti che rovinano e che sono la causa di memorabili imbastiture. Nelle prime uscite di 30 o 40 chilometri su strade pianeggianti, si avrà cura di non forzare mai all'inizio, perché la velocità dovrà essere graduale. Per le prime uscite sarà bene non sostare sul percorso e verso la fine cercare di scattare per formare il fiato. Gli allenamenti di massima non dovranno mai essere giornalieri. Si deve alternare l'allenamento con il riposo. Per la preparazione di una corsa di 200 chilometri si dovrà tener presente, come buona regola, quella di non superare mai la distanza di 120-130 chilometri di allenamento. E questo per non stancarsi eccessivamente e per evitare che si perda l'elasticità poiché troppe ore di bicicletta legano i muscoli e il corridore diventa pesante nell'azione e non sarà più pronto agli scatti. Negli allenamenti per 300 chilometri non bisogna mai sorpassare i 200 e in ogni caso sì dovrà tener presente la difficoltà del percorso per adattare i rapporti. E ricordarsi: il pomeriggio serve per riposare e per sistemare la bicicletta. Alla vigilia della corsa: riposo assoluto!».

L’alimentazione

«L’atleta deve andare a letto alle 21 in un letto comodo, riposare sul fianco e svegliarsi alle 5 per fare ginnastica. Per colazione: caffè e latte, burro, marmellata e uova. Dopo un buon allenamento, che sarà il migliore degli aperitivi, ci si può concedere un’abbondante colazione. Dopo un logorìo di forze e di grassi è naturalmente giusto mangiare, ma non bisogna esagerare. I cibi devono essere veramente genuini. Non si devono mangiare cibi eccitanti e bisogna stare lontani dai salumi e abolire le droghe. Le mie preferenze sono per una pavese con due uova (mai farne però uso esagerato e berle solo in corsa), per una costata di filetto, per la frutta cotta e per le torte dolcissime. Alla lista sì possono aggiungere, ad esempio: risotto, pasta in bianco, zuppe di verdure, pollo arrosto e a lesso, costolette, arrosti di vitello (evitare il maiale), formaggi purché non piccanti. Alla sera poi la cena deve essere leggera così da rendere leggera anche la notte e ristoratore il sonno. Mai abusare del bere! Mangiando va bene qualche bicchiere di vino genuino oppure dell’acqua buona, meglio se minerale. L’alcool deve essere bandito dalla tua mensa: è il peggiore nemico del giovane atleta. Ecco alcune regole di comportamento da tener presentì: alla mattina appena alzati bere mezzo bicchiere d’acqua o succo d’arancia; prima di pranzo o cena esercizi d’allungamento per dieci minuti; mangiare adagio e masticare; dopo i pasti fare una breve passeggiata; andare a letto due ore dopo la cena; mangiare un’ora e mezza prima della corsa; in corsa o allenamento cominciare a rifornirsi dopo due o tre ore, mangiare poco per volta e spesso, circa ogni due ore. Per quanto riguarda invece gli alimenti ecco altre indicazioni: niente aperitivi ma succo di frutta; cibi variati, leggeri, nutrienti, non ingombranti e che assecondino il gusto, le abitudini, il clima; non troppo pane e poco vino, questo mai fuori pasto; eliminare le droghe e le salse, condimenti moderati; preferire carne di bue, vitello, pollo arrosto o grigliato, non lesso, in quantità minore d’estate, escludere la carne di porco, la salsamenteria e la selvaggina, non molta carne tritata cruda; tra i pesci sono preferibili le sogliole, le ombrine, i dentici, le orate, i branzini, i rombi, le sardine senza pelle, il tonno sott’olio; escludere i pesci membranosi (seppie e calamari), i crostacei, i molluschi; il pesce va in bianco o saltato al burro, senza maionese; normalmente non più di due uova al giorno, in corsa al massimo quattro, ma mai tutte in una volta, prenderle crude o poco cotte; le verdure consigliabili sono: spinaci, patate (in purea o lesse), pomodori (crudi o cotti al burro), carote, rape, fagiolini, zucchini, piselli; escludere le radici, gli asparagi (sono afrodisiaci), i carciofi, i fagioli secchi; escludere i formaggi fermentati e limitarsi ai magri e bianchi; preferire la frutta cotta o in composto; fra i più nutrienti sono i fichi secchi e in piccola quantità l’uva passa; leggermente lassative sono le mele, le pesche, le susine, l’uva, il contrario le pere; come dolci limitarsi alle torte e alle creme; dei condimenti preferire quelli al burro; evitare la birra, se non si è abituati specie in corsa; la buona alimentazione deve dare un senso di benessere e di forza.

Ecco qualche esempio di menù. Cominciamo dal periodo dell’allenamento

formativo. Colazione: *caffè e latte (gr. 250) con zucchero (15); o ovomaltina (80); frutta cotta (80); pane tostato (100); burro (30).* Pranzo: *sardine e burro (60); spaghetti glutinati al pomodoro (150); o pavese con uovo; bistecche ai ferri (160) con un tuorlo d'uovo o mezzo piccione o un terzo di pollo; verdura cotta (130); torta o crema (100); frutta (100); vino (250).* Cena: *pastina glutinata in brodo (70); o riso in brodo (70); carne o pesce (180); verdura cotta (150); torta leggera (100); frutta (100); pane tostato (140) o grissini integrali (120); vino (250). Una volta raggiunto il peso forma e l'equilibrio energetico, non bisogna mutare la qualità del regime alimentare, mentre verrà diminuita la quantità (di circa un quarto). La nutrizione per la corsa è fatta prima e durante la corsa stessa. La provvista da portarsi nelle tasche o da distribuire ai rifornimenti può essere costituita da: un panino con prosciutto cotto, un panino con formaggio, un panino con marmellata, un quarto di pollo o una fetta di arrosto tenero, due tavolette di cioccolato, due pezzi di torta di riso, un uovo fresco e crudo, due banane, due arance, quindici dadi di zucchero, una bottiglietta di thè, una bottiglietta di aranciata, 50 grammi di fichi secchi. Ricordarsi di portare il rifornimento preferibilmente nelle tasche posteriori della maglia, piuttosto che sulla bici, per creare meno resistenza all'aria nell'avanzamento».*

La bicicletta

«La bicicletta per il corridore rappresenta tutto il suo sogno. Perciò bisogna conoscerla a puntino. Ogni qual volta occorre sistemarla, pulirla, ingrassarla non ci si deve, naturalmente, rivolgere al meccanico. Mai si deve lasciare la propria macchina in mano altrui, così si darà la più bella dimostrazione di essere affezionati al proprio cavallo d'acciaio e di avere somma cura delle proprie cose.

Innanzitutto la bicicletta deve essere costruita su misura, secondo le seguenti tabelle:

Lunghezza arti inferiori dal pube a terra - Tubo piantone:

83-55	87 - 57
84 - 55,5	88 - 57,5
85 - 56	89 - 59
86 - 56,5	90 - 58,5

Lunghezza arti superiori più misura del busto
(dal margine superiore dello sterno al punto pubico) - Tubo orizzontale:

117-119	55
120-121	55,5
122-123	56
124-125	56,5
126-127	57
129-131	58
132-133	58,5

Non appena verrà trovata la giusta posizione (si veda più avanti), *non la si dovrà più cambiare. La sella alla giusta altezza, il manubrio non troppo basso o eccessivamente in avanti. Le gambe dovranno scendere tese e al riguardo dirò che per assicurarsi una maggiore esattezza si potrà appoggiare l'ascella sulla sella stendendo il braccio in modo che le dita sfiorino le estremità del pedale. I galletti delle ruote dovranno essere controllati con cura che siano ben serrati, mentre il gioco di mozzo non deve essere troppo chiuso. Prima di adoperare la sella nuova, questa deve essere lavorata mediante unzione con grassi e sego in modo che il cuoio diventi morbido ed elastico. Le cinghiette ferma-piede dovranno essere di ottimo confezionamento».*

(Qui Binda consigliava le cinghiette *Binda* che, aggiungeva, non erano di sua fabbricazione e pur avendo concesso il nome non gli davano alcun guadagno. Si trattava di un regalo, quello del nome, che il campione che chiudeva la carriera aveva fatto al proprio meccanico della Legnano, Ugo Bianchi. La produzione continuò poi anche con il figlio di Ugo, poi venne chiusa la fabbrichetta e del resto i cinghietti non si usano quasi più. Quando smise di correre, Binda si dimostrò molto riconoscente verso gli uomini del suo staff. Di Bianchi s'è detto, mentre al massaggiatore Villa regalò una penna d'oro).

«I rapporti vanno adeguati alla conformazione del percorso sul quale si svolge l'allenamento o la corsa. Nella loro scelta si deve porre la massima attenzione a non esagerare, perché prima di spingere rapportoni vanno acquistate forza e snellezza della pedalata. Per salite pedalabili: *49 (numero denti ingranaggi centrali) x 20 (denti posteriori) che sviluppa metri 5,21 oppure 46 x 19 metri 5,15 oppure 48 x 20 metri 5,12.* Per salite dure: *49 x 20 metri 5,12 oppure 49 x 21 metri 4,87.* Per salite durissime *tipo Magreglio, Castel di Sangro (Macerone), Dirupata, Mandrioli: 48 x 22 metri 4,65 oppure 49 x 22 metri 4,74.* Pianura: *48 x 16 metri 6,40 oppure 49 x 16 metri 6,53.* Volata: *49 x 16 metri 6,53 oppure 50 per 16 metri 6,66».*

Le pedivelle

«La pedivella è una leva. Più la leva è lunga, più è facile sollevare persi. Le pedivelle normali sono lunghe cm. 16,5 cm.17. Io, molte volte, ho applicato pedivelle da cm.18, specie nelle corse a cronometro. Attenzione però alle illusioni: solo se si hanno le gambe e le braccia lunghe ci si può servire delle pedivelle fuori dal normale. 1 sintomi della poca praticità delle pedivelle lunghe sono dati da dolori all'inguine e agli intestini e dalla pedalata irregolare. Il principiante rimanga sulle pedivelle da cm.17. Più avanti si potranno usare pedivelle più lunghe, ma soltanto per le gare a cronometro e in salita».

Le gomme

«Le gomme hanno un compito di primo piano nel complesso di una gara. Quante volte abbiamo assistito a capovolgimenti di situazioni, a vittorie insperate con arrivi frazionati per una foratura o per serie di forature. A me è accaduto, in un Giro di Lombardia, di forare quattro gomme e tu capirai cosa voglia dire cambiare la gomma, gonfiarla sia pure col gonfleur *(arnese dalla forma di una piccola pompa contenente aria compressa) e iniziare l'inseguimento, mentre il gruppo di testa non aspettava che il momento opportuno di fuggire a pieni pedali. Le gomme che vengono comunemente usate sono: per corse su strada da grammi 350-380-400, per corse su pista in terra da grammi 200-250, per corse su pista in legno e cemento da grammi 120-180-200. Vennero fabbricate anche gomme da 125 grammi per tentativi di record su piste in legno dal fondo scorrevolissimo. Bisogna che la gomma aderisca bene al cerchio e su quelli da pista la si dovrà applicare con uno speciale mastice fornito dai fabbricanti di gomme. Evitare la eccessiva gonfiatura che compromette l'elasticità della macchina e influisce dannosamente sulla regione lombare e renale del corridore. Le gomme dovranno essere meno gonfiate in caso di terreno bagnato e sdrucciolevole e di percorso a cattivo fondo stradale».*

Il cambio di velocità

«Io che, per molti anni, ho corso senza il cambio di velocità - perchè non ne esistevano di pratici - so apprezzare i pregi e i vantaggi che si ottengono applicando alla macchina il cambio Vittoria. Variare i rapporti senza scendere di macchina e senza fermarsi è un vantaggio veramente eccezionale.

Ma il ciclista deve badare anche ad altre cose. Controllare i componenti del sistema di frenaggio. Si tratta di pezzi soggetti a usura e che vanno periodicamente cambiati. E consigliabile che un corridore disponga di due paia di ruote, uno per l'allenamento e l'altro per le corse. Non tirare troppo i raggi».

La posizione in macchina

«La posizione perfetta permette di mai interrompere l'azione e di pedalare con souplesse, *con snellezza e agilità. La bicicletta, poi, sulle lunghe salite, sui selciati, sui paves non subisce quegli sbandamenti che provocano cadute, che fermano l'azione e che richiedono sciupio di energia per mantenersi in sella. Io sono del parere che una ottima posizione in macchina sia l'espressione di un corridore temibile. La giusta posizione è realizzata quando il corpo non si appesantisce e non si irrigidisce, la testa non si infossa nelle spalle, le spalle, le braccia sono leggermente flesse e non sopportano la massa totale del busto, lasciando liberala guida in tutti i movimenti e permettendo la massima trazione del manubrio, si è ben*

seduti sulla sella senza sensazione di disagio o difficoltà, il busto rimane perfettamente immobile nel pedalare, senza spostamenti di anca da una parte e dall'altra, le gambe possono roteare facilmente e l'articolazione della caviglia conserva tutta l'agilità, il ginocchio, a pedale basso, risulta leggermente angolato, il piede può lavorare di agilità, cioè anche di punta».

La sella

«Per cercare la giusta posizione, particolari attenzioni devono essere dedicate alla sella, al manubrio e alle pedivelle. La sella non deve essere né troppo alta né troppo bassa. La giusta altezza, in linea di massima, è quella che permette, stando seduti sulla sella e senza spostamenti di anca, di appoggiare con facilità, cioè con garretto completamente teso, il tallone sul pedale basso. Quando si pedala sul passo o in velocità la sella deve essere orizzontale, con elevazione della punta di pochi millimetri; per la salita si può leggermente elevare la sella di punta, per cercare una posizione più riposante e che favorisce l'azione di trazione delle braccia. La punta della sella deve trovarsi in posizione tale che la verticale che discende da essa sia dai 4 ai 7 centimetri distante dal centro del movimento; il suo centro (punto ischiale) deve trovarsi in posizione tale che la verticale da esso discendente disti dai 23 ai 28 centimetri dall'asse del pedaliere; la punta della sella deve trovarsi in posizione tale che appoggiando ad essa il gomito si venga a toccare a pugno chiuso l'attacco del manubrio. Se il fondo stradale è buono, se non ci sono molti dislivelli o curve, se si presume di dover azionare un forte rapporto per una corsa veloce, si può avanzare la sella fino a un centimetro, giacché ogni pedalata di forza richiede tale avanzamento. Per una corsa in linea può essere conveniente portare la sella un po' più avanti. Per una corsa a tappe invece è consigliabile arretrare leggermente la sella. Tenuto presente che a un dato momento, col crescere dell'età, la forza muscolare diminuisce, si deve puntare sull'agilità attraverso un leggero rinculo della sella. Anche durante il massimo sforzo la posizione del manubrio deve essere tale da permettere una leggera flessione delle braccia, di raccogliere il busto coi gomiti leggermente aderenti al corpo. Il corridore deve respirare liberamente e deve sentire di aver ripartito il proprio peso tra sella e manubrio».

Prima della corsa

«La preparazione atletica prima della corsa dev'essere continua e metodica. Nelle prime uscite non forzare: si Inizierà con 40 o 50 km. In questi allenamenti non ci si deve fermare sul percorso e per acquistare velocità, al ritorno, si deve scattare dopo aver segnato un punto sulla strada – un paracarro, un palo telegrafico, ecc. - come se si fosse impegnati per la volata. Questi scatti a ripetizione fanno molto bene per la velocità. Anche sulle salite ci sì deve abituare a scattare e a non scalare una rampa con la stessa cadenza. Alternare l'allenamento con esercizi di ginnastica svedese.

Semplici esercizi appena scesi dal letto. Flessione del busto in avanti, in dietro, a destra e a sinistra. Torsione del busto con le braccia alzate. Alzarsi e abbassarsi ripetutamente sulla punta dei piedi. Curare la respirazione combinandoli con i movimenti di braccia e gambe. Respirare col naso. Sul chilometraggio degli allenamenti già si è detto. Il poco allenamento è la causa dei dolori nelle gambe o dei crampi; mentre il super allenamento può essere nocivo al momento di sfoderare le qualità atletiche e le virtù di velocista. Alla vigilia delle gare si preparino le gomme, applicandole ai cerchi tenendo presente che dovranno essere lasciate semi sgonfie sino a poche ore dalla partenza. Un buon massaggio sarà salutare e gioverà a preparare i muscoli allo sforzo. Il massaggio dev'essere fatto sul corpo nudo. Si deve altresì essere in posizione comoda, sdraiati, con i muscoli abbandonati. I sistemi di massaggio sono molti. Oggi si usano anche mezzi meccanici ma una mano lieve che accarezza i muscoli, quasi come sfiorarli, è ancora il migliore dei metodi. Durante il massaggio si adopera il talco, o del liquido a base di canfora o di altri ingredienti. Dopo lo sfioramento, si usa l'impastamento del muscolo che viene eseguito con ambedue le mani e nella parte dove il muscolo è sviluppato. Speciale attenzione dovrà essere riservata al ginocchio, dove intorno alla rotula si raggruppano molti legamenti.

Qualche considerazione sulla tenuta di corsa. Le maglie devono essere di lana, anche d'estate. Così pure le sotto-maglie e le calze saranno di lana. Introdurre un foglio di carta, preferibilmente oleata, tra la maglia e la sottomaglia così da evitare che l'aria e il freddo vadano a contatto con il corpo. Un leggero berretto di tela proteggerà la testa e durante l'estate ritengo utile una piccola trovata... che ho sperimentato io stesso. Sotto la fodera del berretto, a contatto con la testa, è necessario applicare una larga foglia di cavolo. La testa ne trarrà un ottimo refrigerio che sarà di non poco giovamento. Sulle gambe non si devono avere peli. Taluni credono che presentarsi in pubblico depilati sia un'ostentazione di vanità o di femminilità. Niente di più assurdo. I peli sono la causa prima di foruncoli e delle foruncoliti. Difatti i peli strappandosi per gli strofinamenti o per le cadute, lasciano aperti i pori che sono la via delle infezioni. La polvere, la poca pulizia, i grassi infettano senz'altro la minuscola ferita. E poi vi è di peggio. Durante la corsa si è soggetti a cadute con le conseguenti ferite. Le fasciature senza peli sulle parti ferite sono più pratiche, mentre i cerotti che verranno applicati, saranno con maggior facilità cambiati o tolti».

Durante la corsa

«Entriamo qui in un campo nel quale le esortazioni e i consigli non possono avere grande valore in quanto che la condotta di gara sarà subordinata al modo che si svolgerla corsa e alle condizioni fisiche del corridore. In ogni caso enumero le massime migliori. Bisogna mantenersi costantemente nelle prime posizioni e sorvegliare ogni mossa degli avversari. Se la gara è lunga cercare di graduare e suddividere lo sforzo per essere pronti a ogni circostanza. Per il cambio di rapporto

è consigliabile eseguirlo qualche chilometro prima di una salita così da abituare le gambe e sveltire i muscoli, sempre però se l'andatura non sia troppo veloce. Mai devi mangiare prima d'iniziare le salite e questo per evitare cattive digestioni e per essere leggero di stomaco nello sforzo continuo e faticoso e, nel contempo, per assecondare maggiormente la respirazione. Durante la gara sì deve cercare di resistere alla sete o, per lo meno, bere con cautela. Se ci si ferma a una fonte sudati è bene, prima di bere, bagnare le braccia e sciacquare la bocca. Mai soffermarsi troppo; bisogna che il corpo reagisca per ricominciare lo sforzo. Questa raccomandazione serva anche per l'allenamento».

Fughe e inseguimenti

«Se si ha la possibilità di staccare gli avversari non bisogna essere incerti. Non ci sì deve preoccupare degli inseguitori. La testa sul manubrio e via a passo sostenuto. Nell'inseguimento, invece, la tattica da seguire è semplice perché si ha un punto di riferimento. In compagnia di altri corridori, ci si accorderà in maniera che ognuno tiri il proprio tratto. Essere in testa significa dover vincere la resistenza del vento e dover raddoppiare se non triplicare lo sforzo per aumentare la velocità dell'inseguimento. Se si ha la fortuna di avere ottimi compagni che disimpegnano con onestà il loro compito nel tirare il gioco è fatto e l'inseguimento sarà coronato da successo».

Arrivi e volata

«Negli arrivi numerosi è facile la bagarre*, cioè la confusione, il* prendi prendi*, lo spingersi, il trattenersi e magari delle manovre non del tutto oneste. Gli arrivi numerosi presentano anche un pericolo perché sono facili le cadute disastrose. Prima cosa da pensare e, naturalmente, da eseguire riguarda la posizione. All'avvicinarsi del traguardo i più forti cercheranno di non perdere la testa del gruppo. In tali frangenti la velocità è elevata e i corridori componenti le diverse squadre o le diverse società sì adopreranno per il proprio uomo designato, quale velocista, per portare a termine la volata. A trecento metri circa la volata sarà in piena azione. Si dovrà, in quel momento, sfoderare tutte le qualità di energia e di abilità. Si dovrà tenere la ruota che partirà con azione da vincitore e, solo a cento metri dal traguardo, si tenterà la sorte. Sì darà tutto quanto sì potrà per rimontare l'avversario e batterlo di mezza ruota o di una gomma. Dirò che una vittoria in volata non è paragonabile a quella con distacco. Arrivare solo è il sogno dei più grandi campioni. Arrivare solo con 15-20 minuti di vantaggio: ecco una grande soddisfazione sportiva. Ritornando alla volata dirò che molti sono i coefficienti che contribuiscono a una vittoria in volata. Innanzitutto essere un velocista di natura; possedere cioè quello scatto che in termine tecnico si chiama sprint. In seguito analizzare se la volata verrà effettuata in pista o su vialoni stradali. Infine, una*

possibile vittoria è condizionata alla freschezza dopo lunghe ore di gara».

Forature o incidenti

«Non appena ci si accorge di un qualsiasi incidente alla macchina, specie per una foratura, non si deve dare agli avversari il preannuncio del contrattempo. Ci si accoderà al plotone e in seguito ci si appresterà con la migliore volontà al cambio della gomma. L'inseguimento non dovrà essere, all'inizio, esageratamente forzato e bisogna cercare di avere la collaborazione dei corridori che sono stati a loro volta infortunati».

Defaillance (cotte)

«Si tenga sempre presente che le persone anormali, fisicamente, non sono adatte per lo sport ciclistico. Specie agli ammalati di cuore la bicicletta non si confà. Dunque se si vuole intraprendere la carriera del corridore si dovrà essere perfetti in tutti gli organi e in tutte le parti del corpo. Alle volte, però, per ragioni diverse, per strapazzo o per mancanza di allenamento, per mancanza di nutrizione o per stanchezza, le forze se ne vanno e allora sopravvengono le cosiddette cotte. Questo fenomeno non è per tutti uguale. A molti taglia le gambe che assolutamente non sono più in grado di spingere la bicicletta. Ad altri subentra l'affanno con una respirazione ansimante. A diversi, invece, un malessere generale in tutto il sistema nervoso con ronzio alle orecchie e oscuramento della vista. Succede anche la perdita della nozione delle cose. Ho sentito chiedere: Datemi da bere che ho... fame! Datemi da mangiare che ho... sete! *Qualcuno invece dopo aver compiuto un pauroso capitombolo, vuoi per lo stordimento del colpo ricevuto ma soprattutto per la famosa cotta, risaliva in macchina e, sino a quando non veniva soccorso, andava in senso contrario a quello della gara! Questo dà l'idea di quello che succede quando si è presa la cotta. Siccome tutti, chi più chi meno, sono soggetti a questo malanno, causato dallo strapazzo spinto all'inverosimile, purtroppo anche chi legge farà la personale conoscenza delle cotte. Cure? La miglior cura è il riposo. In ogni modo attendere che il malessere sia passato e in seguito sorreggere il cuore con caffè e con ricostituenti del sistema nervoso».*

Droghe ed eccitanti

«All'estero i corridori, massime i campioni, fanno largo uso di droghe e di eccitanti. Io sono sempre stato contrario a questi sistemi e penso che non solo non rendono un buon servizio momentaneo ma che, subito dopo un'effimera illusione di forza, prostrano fisicamente e moralmente. A questo punto dirò, per pratica, che il corridore dev'essere normale più che mai. L'atleta che farà strada sarà solo colui

che saprà sopportare incidenti e avversità, nonché il superlavoro fisico con perfetta coscienza. Quello che è più difficile ad ottenere è l'equilibrio e la completezza fisico e morale. Conoscere sé stessi è la grande massima tanto difficile da conseguire. Aver fiducia nei propri mezzi sia materiali che volitivi. Fiducia, somma fiducia. Per conto mio, niente droghe, niente intrugli. Caffè per il cuore e qualche ottimo ricostituente. Su questo punto non avrò consenzienti tutti i corridori, lo so, ma la mia esperienza questo mi ha insegnato e credo che l'abolizione degli eccitanti mi abbia concesse non poche soddisfazioni. Dico, senza veli e senza reticenza, ai giovani che non sono capaci di raggiungere qualche modesto risultato, pur dopo aver sfoggiato tutte le loro qualità, che sarà il caso di... cambiare mestiere. Troppi sono coloro che in corse di allievi e di dilettanti navigano, ad ogni minimo allungo, nelle retrovie. Troppi sono coloro che non hanno il buon senso di tralasciare una carriera e uno sport che non è fatto per loro. Alle volte non sì può essere convenientemente preparati o si può sentirsi indisposti, ma essere sempre distaccati, essere sempre tra gli ultimi non è cosa questa che fa piacere e nemmeno è confortante per i dirigenti della società alla quale il corridore appartiene».

(Commentando il Mondiale di Zurigo del 1929, imprevedibilmente perso da Binda, // *Secolo Illustrato* scrisse: *«Facendo eccezione alla sua regola rigorosa, il leader italiano si era forse drogato? E la bomba gli aveva fatto male, anziché eccitarlo?»*. É un modo di ragionare e di esprimersi, questo, da sempre presente a chi tratta di cose ciclistiche. Sessant'anni fa si scrivevano addirittura articoli di giornale facendo allusioni a droghe, ma evidentemente quelle che circolavano erano *bombe* innocenti se paragonate a quelle diffusesi in epoche più recenti. In realtà quello di Binda non era assolutamente un ciclismo legato alla chimica, era un ciclismo puro (anche perché si avevano scarse conoscenze in tema di medicinali o simili) e Binda ripudiò sempre il ricorso a eccitanti di qualsiasi natura. Non ne aveva bisogno. Disse Alfredo Binda in un'intervista nel 1962: *«Ormai si drogano tutti, è una catena. Anche quelli che non vorrebbero sono costretti a farlo per non essere lasciati indietro dai drogati. Anche noi, un tempo, si prendeva qualcosa, una droga per modo di dire. Era un liquore, una specie di china. L'avevamo nella borraccia e ne buttavamo giù al momento giusto. Ci dava l'illusione di star meglio. Ma non aveva gli effetti che hanno le pillole e le punture di oggi»*. Rispondendo nel 1968 a un lettore del Guerin Sportivo, sulle cui pagine teneva una rubrica, Binda affermò: *«Per quel che riguarda la mia esperienza di Ct ho sempre saputo che i corridori si drogavano, ma ho sempre fatto finta di non sapere niente. Se avessi fatto il mio dovere, se avessi controllato le tasche dei corridori prima del via, non mi restava che ordinare alla 'troupe' di salire sul primo treno e andare a casa. D'altra parte i corridori ritenevano che chi non prendeva eccitanti era fregato. Data questa psicosi, come potevo impedire che prendessero qualche pastiglietta? Certo i massaggiatori mi informavano di tutto, ma io facevo finta di niente. Anche perché sapevo che nessuno esagerava.*

Posso dire che tante volte i corridori portavano con sé le pastigliette solo per precauzione,. ma poi non le prendevano. D'altro canto non era nemmeno giusto che un campione perdesse il Giro di Francia per non prendere due pastigliette. Ma,

ripeto, se il fisico rispondeva bene, evitavano di 'prenderle. La 'bomba' la prendevano soprattutto i brocchi. Vincevano una tappa e tutti si chiedevano: chi è? Il giorno dopo prendevano mezz'ora di distacco. Tuttavia bisogna fare attenzione. La droga dei ciclisti non è la droga di Via Veneto. Quelli prendono la cocaina. Al Giro di Francia si limitavano a prendere qualche pastiglia di simpamina. So che poi anche i ciclisti hanno cominciato a esagerare. Quindi è giusto che si sia arrivati al controllo antidoping. E alle severe punizioni per chi prende energetici che contengono sostanze anfetaminiche».)

Ciclismo femminile

«Senz'altro sono avverso al ciclismo sportivo femminile. Sta bene il turismo: una bella bicicletta da viaggio con tutte le sue comodità per viaggi di natura turistica o professionale. Più in là no! Lo sport ciclistico non è adatto per le donne. Non è certamente elegante vedere una signorina, sudata, senza grazia, spingere rudemente la macchina sballonzolando sui pedali. Su questo punto sono certo di avere concordi la maggioranza dei tecnici e degli sportivi».

(Così Binda scriveva nel 1938, avendo presente il ciclismo di quegli anni e dei suoi tempi; non immaginava allora che sarebbe diventato il *padrino* di una delle più importanti gare femminili del calendario italiano, svoltasi per molti anni proprio nella sua Cittiglio).

Il ciclismo di ieri e di oggi.

Colloquio con Alfredo Martini

La storia della nazionale italiana di ciclismo è imperniata su due condottieri, entrambi di nome Alfredo: Binda e Martini. Il primo è stato Ct del secondo ai tempi di Coppi e Bartali. Il secondo ha superato il record di longevità del primo alla guida della squadra azzurra: è Ct dal ‘75.

Martini ricorda come fosse ieri quel giorno della Erba-Como a cronometro al Giro d’Italia del ‘52. Binda lo avvicinò e gli disse: *«Vorrei portarti al Tour anche questa volta perché sei un bravo corridore e perché sei perfetto come uomo-squadra; potrai rompere il ghiaccio tra i due capitani». «Binda* - dice Martini - *era un uomo precisissimo: ogni suo suggerimento era motivato da osservazioni e ragionamenti derivati da esperienze maturate sul campo».* Di quel modo di fare il Commissario Tecnico, Martini ha preso molto. Anche lui punta sull’accordo tra i corridori, sulla collaborazione finalizzata al risultato che vada a vantaggio di tutta la squadra. *«Ho avuto la fortuna* - continua l’attuale Ct - *di frequentare l’Università del ciclismo; era il 1940 e nella Monaco-Milano a tappe facevo parte della nazionale dilettanti, che era diretta da Alfredo Binda; c’erano anche il meccanico Ugo Bianchi e il massaggiatore Enrico Villa».* Poi Martini divenne professionista e corse di nuovo più volte in maglia azzurra. Al Tour del ‘49 si trovava al fianco di Bartali quando Coppi venne fermato dalla sfortuna a Mouen. Visse dunque in prima persona quella giornata indimenticabile, piena di colpi di scena ma dominata dalla figura autorevole di Binda.

Da queste semplici note si comprende come Alfredo Martini sia la persona giusta per fare quattro chiacchiere sul ciclismo di ieri e di oggi, sull’evoluzione della tecnica dai tempi di Binda a quelli di Indurain. Punto di riferimento sono gli scritti del campione e direttore sportivo cittigliese.

Partendo da quei manuali, Martini spiega come sono cambiate le cose, che cosa c’è di valido e che cosa invece di superato nelle convinzioni e nei consigli di Binda.

Le rinunce

«L’atleta - dice Martini - *deve sottoporsi a rinunce, ma queste non devono pesare; devono invece prevalere l’entusiasmo e la naturalezza nei comportamenti. Poi è importante la ricerca del meglio. Nel ciclismo non c’è una via di mezzo. Chi non fa bene, fa male. Il discorso sugli orari è importante, perché giustamente Binda riteneva che il corridore dovesse sottostare a sane abitudini. Oggi, comunque, sì può essere meno rigidi, poiché la fatica è molto diminuita rispetto ad allora e si possiedono moltissime cognizioni tecnico-scientifiche. Certo, a parità di condizioni, anche oggi*

vince chi sa osservare un comportamento di vita controllato e poco dispendioso. Anche per quanto riguarda le donne Binda aveva ragione: occorre moderazione! Lo dico nonostante circolino teorie liberali e molti medici non ritengano necessaria l'astinenza. Del resto, evitare gli eccessi è un principio che vale anche rispetto ad altri argomenti: primo tra tutti l'alimentazione. Nei nostri giorni si corre tutto l'anno, pur diradando gli obiettivi in periodi diversi, e perciò è bene essere sempre in condizioni di piena efficienza fisica. Anni fa, invece, il ciclismo era organizzato in modo radicalmente differente. Le corse erano molto più faticose (ho provato anch'io a farne di quelle di 350 km., partendo alla mattina alle sette), ma l'inverno del ciclista era particolarmente lungo. Gli allenamenti cominciavano dopo l'Epifania dopo una pausa che durava dalla fine di ottobre. Questo, tutto sommato, era forse un errore poiché la bici fa bene anche nei mesi freddi. Quello che fa male non sono i chilometri percorsi in bicicletta, ma le lunghe trasferte, una vita impostata su ritmi irregolari, l'alimentazione poco curata. Andare in bici, invece, fa sempre bene. Ricordo con ammirazione Van Steenbergen che correva vincendo, su strada e su pista, dal primo gennaio al trentun dicembre. Il principio che le corse si vincono d'inverno è sempre valido».

La preparazione atletica

Continua Martini: *«Binda ebbe delle intuizioni notevoli anche per la preparazione atletica. Prendiamo l'esercizio della scalinata di Cittiglio. É un lavoro che rafforza le cosce e aiuta a migliorare la respirazione. Tra gli esercizi a corpo libero è senz'altro uno dei più efficaci. Oggi i corridori hanno la fortuna di avere delle palestre in casa grazie a macchine fantastiche, ma chi voglia cimentarsi nella ginnastica all'aperto può sempre ricorrere a quei suggerimenti. Il tre volte campione del mondo fu inoltre moderno nel sostenere l'importanza dell'allenamento di qualità basato sulla percorrenza di tratti a velocità sostenuta, per non far scadere il ritmo acquisito. Anticipò, insomma, la pratica delle ripetute, indispensabili per far lavorare cuore e polmoni. Da qualche anno le sì ritiene essenziali: arrecano grossi benefici, ma vanno fatte con criterio, non con foga. L'obiettivo complessivo dell' allenamento, e quindi anche delle ripetute, è la crescita complessiva della condizione, che va inseguita con gradualità, passo dopo passo, cercando di migliorarsi una volta acquisito un risultato. Non bisogna, cioè, anticipare i tempi delle prove cui ci si sottopone. Così è importante iniziare con percorsi brevi e con rapporti agili, anche se i rapporti agili di un tempo non sono più quelli di oggi, esistendo strade scorrevoli e biciclette leggere. Binda suggeriva di concludere le sedute con volate simulate. Sicuramente è un esercizio che faceva bene ai suoi tempi, quando c'erano poche gare e bisognava provare anche lo scatto in prossimità dell'arrivo. Ma su questo punto ciò che conta è il singolo atleta, con il suo personale modo di prepararsi. Oggi si preferisce concludere l'allenamento con un rapporto leggero, ad andatura meno sostenuta, per sciogliere i muscoli. Sono perfettamente d'accordo con Binda, poi, sul fatto che sia meglio dedicare la giornata di vigilia al*

riposo, tanto non si può aggiungere nulla in più alla preparazione, mentre al contrario l'astinenza dalla bici può aumentare la carica psicologica, la voglia cioè di correre. Oggi comunque si tende a usare la bicicletta anche il giorno prima della gara».

Ciclismo anni '30 e ciclismo anni '90

Le condizioni in cui correva un ciclista ai tempi eroici di Binda non sono assolutamente paragonabili a quelle di oggi: a parte il mezzo meccanico e l'abbigliamento, notevolmente differenti (per cui risultano assolutamente superate molte considerazioni del cittigliese), bisogna considerare lo stato delle strade, sterrate e piene di sassi. Il corridore era dunque continuamente esposto al pericolo delle forature. La fatica era immane: si pedalava nella polvere o nel fango, con regolamenti *punitivi* (ognuno doveva riparare la bici da sé), con un'assistenza pressoché assente in quanto allora al seguito delle corse c'erano poche auto. Si consideri inoltre il fatto che le strade erano aperte al traffico normale e che quindi i ciclisti spesso incontravano non tanto le auto, quanto carri di buoi, passaggi a livello o addirittura processioni religiose che ne frenavano la corsa.

«Se allora il ciclismo era più faticoso - fa notare Martini - *oggi sicuramente è più difficile da interpretare. Si corre molto di più in gruppo ed è aumentata l'importanza del gioco di squadra. In trenta-quaranta metri abbiamo un plotone di cento corridori che spesso viaggiano a 70-80 km. orari. Ogni mossa deve essere fatta con la massima attenzione. Attualmente il gioco di squadra è fatto molto bene: ogni intervento è tempestivo e del resto o è tale o è inutile. Si può provare della nostalgia per certi aspetti del ciclismo antico, ma se si comprendono i particolari del nuovo ciclismo non si può che rimanere meravigliati anche oggi di fronte allo spettacolo delle corse».*

Già Binda, comunque, diceva che *«per vincere bisogna avere amici in gruppo»,* ben conscio dell'importanza delle alleanze tra corridori, non soltanto della stessa squadra. Oggi, evidentemente, l'aspetto del gioco di squadra e delle alleanze ha aumentato la propria influenza sull'andamento delle gare, proprio perché si corre di più in gruppo.

Il direttore sportivo

«Oggi come tanti anni fa - conclude Martini - *è vitale il ruolo del direttore sportivo: a lui tocca seguire il suo corridore ovunque, per capirne la mentalità attraverso i suoi comportamenti in corsa e nella vita. Soltanto da un approccio del genere possono scaturire suggerimenti che colpiscono nel segno».*

Nota bibliografica

Sono stati esaminati numerosissimi articoli di quotidiani, settimanali e mensili. In particolare sono state consultate le annate della Gazzetta dello Sport, della Prealpina di Varese e di Bicisport. Ma moltissimi altri giornali italiani hanno parlato di Alfredo Binda, così è stata considerata anche buona parte di questi articoli, molti dei quali conservati dai suoi familiari e amici.

Lo stesso Binda firmò alcuni testi: il libro *Le mie vittorie e le mie sconfitte* (prefazione di Carlin), edito a Varese nel ‘31, l’opuscolo *Il segreto di Binda*, edito nel ‘38 dalla società Alfredo Binda e *i quaderni gialli del Tour* editi tra il ‘49 e il ‘52 da Genio-Milano.

Di notevole interesse anche i supplementi di giornale dedicati al Campionissimo degli anni ‘20 e ‘30: *Binda, il nuovo Campionissimo* di Vittorio Varale (1927), *Binda, il miglior corridore del mondo,* firmato *il routier* ed edito dal Secolo illustrato nel ‘33, *Alfredo Binda* di Vincenzo Baggioli (in Excelsior, ‘33), *Binda* di Vittorio Varale (La Gazzetta dello Sport ‘34), *Guerra* di Luigi Giuliani (La Gazzetta dello Sport ‘35).

Tra i libri si segnalano quelli editi dalla Compagnia editoriale: *Le avventure di Alfredo Binda* (di Gianni Cerri, pubblicato nell’80) e *i libri gialli* che raccontano i Tour de France vittoriosi del ‘48, del ‘49, del ‘52 e del ‘60 (firmati rispettivamente da Luigi Chierici, Gianni Cerri, Mario Fossati e ancora Gianni Cerri).

Infine si è tenuto conto del *video Rai-Logos sui Campionati del Mondo* (edito nell’85) che contiene una lunga intervista a Binda di Adriano De Zan.